Gazzetta Ufficiale

DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1913 — **Roma — Venerdì, 28 febbraio** — **Numero 49**

DIREZIONE Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 11-31 | Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi | **AMMINISTRAZIONE** Corso Vittorio Emanuele, 209 — Tel. 75-91

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32; semestre L. 17; trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36; » » 19; » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80; » » 41; » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. 10 — nel Regno cent. 15 — arretrato in Roma cent. 20 — nel Regno cent. 30 — all'Estero cent. 35
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 1447 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 23 della legge 12 luglio 1908, n. 444, la legge 15 luglio 1909, n. 524, nonchè l'articolo 10 della legge 21 luglio 1911, n. 848, con i quali il Nostro Governo fu autorizzato a riunire in testo unico le disposizioni di legge, vigenti per le concessioni di ferrovie all'industria privata, per le tranvie e per gli automobili, coordinando tali disposizioni con le conseguenti modifiche di forma e raggruppandole organicamente in parti, titoli, capitoli e sezioni da denominarsi secondo gli argomenti;

Udito il parere del Consiglio di Stato in adunanza generale;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per l'interno, per la grazia e giustizia, per le finanze, per il tesoro, per la guerra, per l'agricoltura, industria e commercio e per le poste e telegrafi;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvato l'annesso testo unico contenente le disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 maggio 1912.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — SACCHI — FINOCCHIARO-APRILE — FACTA — TEDESCO — SPINGARDI — NITTI — CALISSANO.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

TESTO UNICO

delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tranvie a trazione meccanica e gli automobili

PARTE PRIMA.

Disposizioni relative alle ferrovie

TITOLO I.

Disposizioni preliminari

CAPO I.

Distinzione

Art. 1.

Classificazione.

(Art. 206, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le strade ferrate sono pubbliche o private.

Sono pubbliche quelle destinate al servizio pubblico pel trasporto di persone, merci o cose qualunque.

Sono private quelle che un privato od una società costruisce esclusivamente per l'esercizio permanente o temporaneo di un commercio, di un'industria, di un uso qualunque suo proprio.

CAPO II.

Ferrovie pubbliche

Art. 2.

Categorie di ferrovie pubbliche.

(Art. 1, primi quattro commi, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie pubbliche si dividono in principali e secondarie.

Sono principali quelle che risultano di speciale importanza, in base ai seguenti criteri:

l'estensione attraverso il Regno;

l'entità di traffico;

il congiungimento di centri notevoli di popolazione fra loro, ovvero con porti importanti marittimi, lacuali o fluviali;

l'allacciamento a ferrovie estere;

le considerazioni d'indole militare.

Secondarie sono tutte le altre.

Nelle disposizioni dei regolamenti speciali le ferrovie secondarie sono distinte in due classi: secondarie propriamente dette e locali, in correlazione alla loro importanza ed alle loro condizioni particolari.

Art. 3.

Ferrovie pubbliche su strade ordinarie.

(Art. 2, primo e secondo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie principali hanno sede propria.

Le secondarie possono essere stabilite anche su strade ordinarie pubbliche a condizione che:

1° si lasci una zona sufficiente per il carreggio, ed in ogni modo non mai inferiore a quattro metri dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile. Detta zona, può, in caso di ostacoli speciali, come ponti, brevi traverse di abitato o simili, ridursi anche ad una larghezza minore dei limiti sovrindicati, purchè si rispettino le cautele stabilite nel regolamento di cui all'art. 87 del presente testo unico;

(Art. 11, primo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444). — (Art. 32, legge 27 dicembre 1896, n. 561). — (Art. 11, secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

2° abbiano sede separata dal carreggio. La zona pel carreggio deve essere separata da quella riservata alla ferrovia nei modi determinati nell'atto di concessione (siepe, stecconato, mura) tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata. In casi eccezionali, e su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, può prescindersi dall'obbligo della separazione di sede su saltuari tratti, che nel loro complesso non superino un terzo dell'intera lunghezza della linea da costruire.

CAPO III.

Ferrovie private

Art. 4.

Categorie di ferrovie private.

(Art. 207, primi tre commi, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie private si dividono in due categorie.

La prima comprende quelle che corrono esclusivamente su terreni appartenenti a chi le costruisce, senza intersecare o in alcun modo interessare alcuna proprietà pubblica o privata.

La seconda comprende quelle che toccano in qualsivoglia modo le proprietà altrui, le pubbliche vie di comunicazione, i corsi d'acqua pubblici, gli abitati ed ogni altro sito od opera pubblica.

(Art. 1, ultimo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie private della seconda categoria sono parificate per le norme di costruzione e di esercizio alle ferrovie locali, in quanto concernono la sicurezza delle persone e delle cose e la pubblica igiene.

Art. 5.

Servitù coattive di passaggio.

(Art. 208, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*.)

Le proprietà private, che debbono intersecarsi con le ferrovie private della seconda categoria, sono soggette alla servitù del passaggio coattivo, e coloro che costruiscono le dette strade ferrate debbono adempiere agli obblighi tutti dalla legge imposti per l'acquisto della servitù coattiva di acquedotto.

(Art. 300, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

L'approvazione superiore dei progetti tecnici delle ferrovie private di seconda categoria non conferisce a chi intende di costruirle il diritto d'intraprendere i lavori, se prima egli non abbia fatto constare presso l'autorità amministrativa locale e, ove d'uopo, presso chi esercita la ferrovia pubblica alla quale la ferrovia privata deve congiungersi, di avere compiuto tutto ciò che la legge prescrive per l'esercizio della servitù attiva di passaggio nelle altrui proprietà.

Art. 6.

Congiunzioni ferroviarie e stradali.

(Art. 212, primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le congiunzioni e le intersecazioni delle ferrovie private con le pubbliche e la loro immissione nelle strade pubbliche ordinarie, nelle piazze, negli abitati od altri siti pubblici, è fatta con tali disposizioni da non nuocere alla libertà, sicurezza e regolarità dei servizi ed usi pubblici relativi.

Art. 7.

Servizio pubblico su ferrovie private.

(Art. 5, comma quinto e sesto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Al Governo è data facoltà di concedere annue sovvenzioni chilometriche sino a L. 1200 a chilometro, e per un periodo non superiore a 20 anni, per l'esercizio di ferrovie private da autorizzare al servizio pubblico.

Le sovvenzioni sono accordate con decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, e sul conforme pa-

rere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

CAPO IV.

Derivazioni d'acque e navigazione lacuale

Art. 8.

Derivazioni d'acque.

(Art. 15, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le derivazioni di acque pubbliche, posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444, accordate ad un concessionario di ferrovia pubblica per l'applicazione della trazione elettrica hanno la durata della concessione della ferrovia e ne sono parte integrante.

Art. 9.

Navigazione lacuale.

(Art. 16, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nei riguardi dell'esercizio delle linee di navigazione lacuale in servizio pubblico ed in corrispondenza con le ferrovie la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le norme stabilite per le ferrovie concesse all'industria privata.

TITOLO II

Concessio i

CAPO I.

Concessionari

Art. 10.

Norma generale.

(Art. 1, prima parte, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per decreto Reale all'industria privata, a Provincie e Comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, concessioni per la costruzione e l'esercizio di strade ferrate pubbliche.

(Art. 4, parte seconda dell'ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Alla cessione dell'esercizio di linee secondarie appartenenti allo Stato si provvede con legge.

Art. 11.

Concessioni ad enti bblici.

(Art. 9, legge 4 dicembre 1902, n. 506).

Le Provincie, i Comuni ed i Consorzi provinciali e comunali sono autorizzati a costruire ed esercitare le ferrovie che venissero loro concesse, sia a propria cura diretta, sia a mezzo di società o d'imprese subconcessionarie.

Con apposito regolamento, da approvarsi mediante decreto Reale, sono stabilite le norme, con la osservanza delle quali gli enti sovranominati possono costruire ed esercitare le ferrovie.

Art. 12.

Costituzione del Consorzio.

(Art. 7, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

I Consorzi di Provincie e di Comuni, per la concessione di una ferrovia o l'acquisto di concessione fatta a terzi, sono costituiti con le forme seguenti:

I Consigli provinciali o comunali deliberano sulla costituzione del Consorzio e determinano la quota del concorso di ciascun ente morale, il numero dei rispettivi rappresentanti in proporzione della quota di consorso, la loro durata in ufficio e il modo di rinnovarli.

I rappresentanti del Consorzio compilano, conforme alle disposizioni del presente testo unico di legge, lo statuto consorziale da approvarsi per decreto Reale sulla proposta dei ministri dei lavori pubblici e dell'interno, sentito il Consiglio di Stato.

Art. 13.

Funzionamento e durata del Consorzio.

(Art. 8, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

I rappresentanti del Consorzio costituiscono l'assemblea consorziale a cui spetta l'approvazione dei contratti di costruzione, cessione o esercizio della ferrovia consorziale, delle spese straordinarie, dei bilanci annui e del riparto delle spese e degli utili in proporzione delle quote di concorso.

L'assemblea nomina nel suo seno un Comitato permanente di cui lo statuto determina la durata e il modo di rinnovazione.

Il Comitato permanente amministra il Consorzio nei modi determinati dallo statuto e provvede in massima a tutti gli interessi ed atti dell'azienda consortile.

Il Comitato permanente, per la durata di tempo fissata dallo statuto, elegge un presidente che rappresenta il Consorzio a tutti gli effetti civili e amministrativi.

Il Comitato permanente comunica il bilancio annuo approvato dall'assemblea ai corpi morali del Consorzio ed ai prefetti delle loro Provincie.

I Consigli comunali e provinciali stanziano nei loro bilanci le somme rispettive.

I prefetti invigilano all'esecuzione di quest'obbligo, e in caso di difetto promuovono l'iscrizione delle somme di ufficio.

Nessuna opposizione, nè in via amministrativa, nè in via giudiziaria, può sospendere il pagamento delle rispettive quote.

(Art. 10, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Il Consorzio s'intende continuativo per tutta la durata della concessione.

Art. 14.

Comitati per le concessioni a Provincie.

(Art. 9, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

I Consigli delle Provincie che ottengano concessioni di ferrovie devono formare un Comitato permanente di tre membri colle attribuzioni dell'articolo precedente.

Art. 15.

Cessione della concessione.

(Art. 295, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando la concessione della costruzione ed esercizio di una ferrovia pubblica sia stata fatta a favore di un individuo o di una società in nome collettivo, o di una società in accomandita, è sempre in facoltà al concessionario di cedere ad una società anonima i diritti e le ragioni che gli competono, tanto per la costruzione, quanto per l'esercizio e manutenzione.

In tale caso la società anonima deve costituirsi con un capitale che è determinato dal Governo; ed è retta da uno statuto.

CAPO II.

Atto di concessione

Sezione I.

Permesso di studi

Art. 16.

Domanda per studi.

(Art. 242, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Chiunque voglia ottenere il permesso di fare sul terreno gli studi di un progetto di ferrovia pubblica deve rivolgersi al Ministero dei

lavori pubblici con apposita domanda, accompagnata da un piano od abbozzo di massima della linea sulla quale intende di fare i detti studi, ed indicare il tempo entro il quale egli si propone di cominciarli e compierli.

Art. 17.

Permesso di studi.

(Art. 243, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Il permesso, di cui all'articolo precedente, non conferisce al postulante nè un diritto di prelazione, nè alcuna altra ragione esclusiva per il conseguimento della concessione, ma solo la facoltà di eseguire nelle proprietà private e pubbliche, osservando il disposto della legge, gli studi e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione del progetto. Il permesso può venire accordato contemporaneamente per la medesima linea a più postulanti, e s'intende estinto alla scadenza del tempo per cui fu concesso.

Sezione II.

Domanda di concessione

Art. 18.

Domanda.

(Art. 244, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le domande di concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia pubblica debbono essere accompagnate da una dimostrazione della sua pubblica utilità, dalla indicazione del modo col quale s'intende provvedere alle occorrenti spese, dal calcolo presuntivo dell'importare di sua costruzione e primo stabilimento, e finalmente da quei piani, profili e disegni che sono necessari per pronunziare giudizio sulla regolarità tecnica del progetto e sul grado di esattezza del calcolo suddetto.

Il Ministero, secondo le circostanze, può anche richiedere dai postulanti la presentazione del calcolo presuntivo del costo dell'esercizio della ferrovia e quello del suo prodotto lordo, con la esibizione degli elementi statistici su cui questo è fondato.

Art. 19.

Istruttoria.

(Art. 245, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le domande suddette sono subordinate al preventivo esame e parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici per la parte tecnica, e del Consiglio di Stato per la parte giuridica ed amministrativa.

Sezione III.

Decreto di concessione

Art. 20.

Decreto Reale di concessione.

(Art. 13, legge 27 dicembre 1896, n. 561. — Art. 246, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie vengono concesse per decreto Reale sopra proposta del ministro dei lavori pubblici.

L'atto di concessione è basato sopra un capitolato.

Art. 21.

Dichiarazione di pubblica utilità.

(Art. 4, legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Col decreto di concessione delle ferrovie pubbliche alla industria privata, s'intende implicitamente emessa la dichiarazione che tali opere sono di pubblica utilità, di che e per gli effetti dell'art. 438 del Codice civile e delle leggi 25 giugno 1865, n. 2359, 18 dicembre 1879, n. 5188, sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Art. 22.

Durata della concessione.

(Art. 248, prime linee, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*. — Art. 14, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le concessioni delle ferrovie pubbliche si fanno per un tempo determinato dagli atti delle medesime, ma non possono essere fatte per un periodo di tempo eccedente i 70 anni.

Art. 23.

Determinazioni nell'atto di concessione.

(Art. 2, secondo comma, legge 4 dicembre 1902, n. 506).

Negli atti di concessione sono determinati il tipo di costruzione, i limiti di massima pendenza, il raggio minimo delle curve ed ogni altra modalità della costruzione ed esercizio, nonchè il termine di tempo utile per la ultimazione dei lavori e per l'apertura all'esercizio delle singole linee.

(Art. 16, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 272).

Negli stessi atti di concessione sono determinati, sopra proposta del concessionario, la quantità e il tipo di materiale mobile di cui deve essere provveduta la linea in relazione al servizio cui è destinata. Nei capitolati vengono stabiliti per ciascun caso la velocità massima e la composizione dei treni in rapporto colle condizioni della strada e le prescrizioni valevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale viaggiante e di stazione, la composizione e la circolazione dei treni.

Art. 24.

Cauzione.

(Art. 247, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Alla stipulazione dell'atto di concessione, il concessionario deve dare una primordiale cauzione per assicurare che entro il termine, da fissarsi nell'atto medesimo, egli farà il deposito definitivo, che gli verrà nell'atto stesso prescritto a guarentigia dell'adempimento dell'assunta impresa.

Tale deposito definitivo è restituito a rate di mano in mano che procedono i lavori di costruzione, salvo un'ultima rata che viene ritenuta fin dopo la collaudazione finale dell'opera.

Capo III.

Sovvenzione e sussidi

Sezione I.

Sovvenzione governativa

Art. 25.

Ferrovie che possono essere sovvenzionate.

(Art. 1, secondo comma, legge 30 giugno 1889, n. 6183).

La sovvenzione è accordata alle ferrovie da costruirsi a sezione normale od a sezione ridotta, che congiungano tra loro o alle reti principali ed ai porti del Regno: ampi e popolati territori; centri cospicui per industria e per ricchezza di prodotti agricoli; bacini minerari; regioni ancora prive di ferrovie; capoluoghi di circondario e di mandamento; Comuni di frontiera; od allaccino altre ferrovie già esistenti, semprechè le nuove ferrovie non facciano concorrenza diretta ed in notevole parte del loro percorso ad una linea delle reti principali, toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

(Art. 3, primo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le sovvenzioni chilometriche, che il Governo del Re è autorizzato a concedere per costruzione ed esercizio di ferrovie, possono essere assegnate qualunque sia il sistema di trazione, o la misura

dello scartamento, quando anche ottenuta con interposizione di binario ad altro esistente, nonchè per le ferrovie o per i tratti di ferrovie che siano stabilite su strade ordinarie, quantunque senza sede separata.

(Art. 2, prime linee, R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Non è accordata veruna sovvenzione se non siano presentati regolari progetti.

Art. 26.

Forma della concessione.

(Art. 5, sesto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le sovvenzioni sono accordate con decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro, e sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 27.

Limite massimo della sovvenzione.

(Art. 2, legge 29 giugno 1873, n. 1475; art. 1, legge 30 aprile 1899, n. 168; e art. 1, lettere *b*), *h*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Può essere accordata ai concessionari una sovvenzione annua non maggiore di L. 5000 per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse.

(Art. 5, primo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima delle sovvenzioni chilometriche, aumentandone da L. 5000 a 5700 il limite massimo.

(Art. 13, legge 9 luglio 1905, n. 413, e articoli 1 e 5, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Il massimo della sovvenzione chilometrica potrà essere portato fino a L. 10 000 per 50 anni, in favore di quelle ferrovie che:

a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di costruzione;

b) ovvero richiedano una spesa, debitamente accertata, di [illegible]ne superiore a L. 150.000 per chilometro,

[illegible]ltre siano destinate a congiungere i capoluoghi di Pro[illegible] capoluoghi di circondario o importanti capoluoghi di [illegible]a loro o con quelli di Provincia, o a collegare Comuni, la [illegible] popolazione superi i 100.000 abitanti, o ad unire due [illegible] Regno o linee importanti internazionali o a rag[illegible] [illegible]e.

Art. 28.

[illegible]aduazione della sovvenzione.

[illegible] dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge [illegible] 6183).

[illegible]vore delle ferrovie, delle quali si è [illegible], è accordato in somma più o meno [illegible]i maggiore o minore fino a rag[illegible]lo precedente, tenuto conto spe[illegible]dizioni:

[illegible] enti interessati in rela[illegible] [illegible]e spese di esercizio, alla [illegible]no interesse alla [illegible] [illegible]he si presume [illegible]blici, e special[illegible] indiretti delle [illegible]ervita dalla nuova ferrovia e della produzione agricola ed industriale della medesima.

Art. 29.

Utilizzazione delle strade e raccordi.

(Art. 15, comma terzo legge 9 luglio 1905, n. 413; art. 3, penultimo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272; e l art. 1, lettera *o*), legge 15 luglio 1909, n. 524) — (Art. 6, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Salvo disposizioni diverse derivanti da precedenti leggi speciali, nella determinazione della sovvenzione si tiene conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione delle strade ordinarie e degl'impianti ferroviari esistenti.

Le spese per i raccordi, allacciamenti ed uso comune di stazioni di cui all'art. 56, debbono essere comprese nei progetti di massima delle linee da concedere all'industria privata anche agli effetti della determinazione delle sovvenzioni chilometriche.

Art. 30.

Saggio di capitalizzazione.

(Art. 5, terzo comma, legge 12 luglio 1903, n. 444).

Per la determinazione delle sovvenzioni, il saggio lordo di capitalizzazione è stabilito sulla base del saggio effettivo d'impiego in titoli del debito pubblico consolidato italiano 3,50 per cento, risultante dal prezzo medio dei listini ufficiali del trimestre, anteriore alla presentazione della domanda di concessione, aumentato dell'uno e mezzo.

Art. 31.

Decorrenza della sovvenzione e lunghezza sussidiata.

(Art. 1, parte prima, legge 9 luglio 1905, n. 413).

Le sovvenzioni dello Stato decorrono, per ogni tronco di ferrovia, dal giorno in cui, con l'autorizzazione del Governo, ne ha luogo l'apertura all'esercizio, secondo il piano stabilito negli atti di concessione. La lunghezza di ogni tronco, agli effetti dell'applicazione delle sovvenzioni medesime, è misurata sull'asse del binario di corsa e computata fra gli assi dei fabbricati viaggiatori nelle stazioni estreme, qualora siavi innesto con altre linee, ovvero fino all'estremità dei binari di servizio nelle stazioni capolinea.

Art. 32.

Stanziamenti di bilancio.

(Art. 5, due ultimi commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le somme da pagarsi annualmente per sovvenzioni sono stanziate nel bilancio dei lavori pubblici in un capitolo denominato: « Sovvenzioni chilometriche per ferrovie concesse all'industria privata ».

Quando le sovvenzioni da pagare per una linea eccedono la somma di annue L. 500.000, il corrispondente stanziamento è fatto in un capitolo separato nel bilancio dei lavori pubblici.

(Art. 2, penultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444 e articoli 3 e 4, legge 21 luglio 1911, n. 848).

A misura che verranno fatte le concessioni, di cui agli articoli 27 (comma 3), 222, 223 e 235, saranno impostati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici e relativi stanziamenti.

(Art. 4, legge 30 aprile 1899, n. 168; art. 5, penultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, lettera *h*), legge 15 luglio 1909, n. 524 e art. 2, ultimo comma, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Nella legge di approvazione del bilancio di previsione dei lavori pubblici si determina il limite dei nuovi impegni che possono assumersi per le sovvenzioni nell'esercizio cui il bilancio si riferisce. Tale limite è aumentato dell'ammontare delle sovvenzioni per ferrovie complementari e per le linee di cui agli articoli 224 e 235.

Sezione II.

Sussidi ed offerte legali degli enti locali

Art. 33.

Sussidi da parte degli enti locali.

(Art. 38, quarto e quinto comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561; e art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Le Provincie, i Comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, possono accordare sussidi alle ferrovie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea è aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del testo unico di legge 21 maggio 1908, n. 269; al disposto del quale articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

Art. 34.

Offerte legali.

(Art. 2, R. decreto 25 dicembre 1887, n. 5162-*bis*, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183). — (Art. 5, quarto comma, lettera *b*), legge 12 luglio 1908, n. 444).

Non è accordata veruna sovvenzione dello Stato se non risulti che siano intervenute, da parte di enti morali o di privati che vi abbiano uno speciale interesse, legali offerte di qualunque forma che assicurino la costruzione e l'esercizio della ferrovia, fatta eccezione quando l'eccedenza del limite legale della sovrimposta fondiaria degli enti interessati e gli oneri di bilancio per interessi di mutui passivi superiori al reddito delle entrate patrimoniali e dei servizi pubblici sieno in misura tale, a giudizio esclusivo del Governo, da non consentire nuovi aggravi.

Sezione III.

Garanzia delle obbligazioni ed operazioni finanziarie

Art. 35.

Distinzione della sovvenzione.

(Art. 7, primo e secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 8, lettera *c*), legge 16 giugno 1907, n. 540).

Negli atti di concessione di costruzione e di esercizio dev'essere dichiarato quale parte della sovvenzione chilometrica governativa sia attribuita alla costruzione e quale all'esercizio.

Quando, secondo le risultanze dell'istruttoria, l'esercizio sia attivo, la parte riservata a garanzia dell'esercizio stesso non può essere minore di un decimo nè maggiore di due decimi.

Art. 36.

Vincolo della sovvenzione per le obbligazioni.

(Art. 3, legge 9 luglio 1905, n. 413).

Il Governo può autorizzare le Società per azioni concessionarie di ferrovie ad emettere, agli effetti dell'art. 171 del Codice di commercio, obbligazioni garantite sulle sovvenzioni chilometriche.

La garanzia però non può essere data che sulla parte delle sovvenzioni relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione della ferrovia, dovendo la residua parte rimanere disponibile per l'esercizio.

(Art. 7, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; e art. 8, primo e secondo comma, legge 16 giugno 1907, n. 540).

La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione può essere vincolata integralmente, in Italia o all'estero, al servizio delle obbligazioni, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che lo statuto della società e le successive modificazioni siano approvati per decreto Reale, su proposta dei ministri dei lavori pubblici, del tesoro e di agricoltura, industria e commercio;

b) che almeno una metà della linea sia aperta all'esercizio e collaudata;

c) che l'ammortamento delle obbligazioni sia stabilito in un periodo di tempo, non eccedente la durata della concessione.

Il ministro del tesoro, d'accordo col ministro dei lavori pubblici, stabilisce caso per caso le norme opportune per regolare l'emissione delle obbligazioni stesse in rapporto alle condizioni del mercato e per assicurare alla costruzione della linea l'impiego delle somme ritratte dall'emissione.

Art. 37.

Vincolo della sovvenzione per altre operazioni finanziarie.

(Art. 7, commi terzo e quarto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

La parte di sovvenzione governativa attribuita alla costruzione può essere vincolata integralmente, in Italia o all'estero, anche a garanzia di operazioni finanziarie con banche e con istituti di credito per la provvista dei capitali necessari alla costruzione della linea concessa ed all'acquisto del materiale rotabile, quando concorrano le seguenti condizioni:

a) che siano comunicate al Governo le condizioni dell'operazione finanziaria;

b) che la somministrazione dei capitali proceda secondo l'avanzamento dei lavori, in base a certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici;

c) che l'ammortamento del prestito sia stabilito in un periodo di tempo non eccedente quello della durata della sovvenzione.

In caso di decadenza della concessione per mancato compimento della costruzione, la sovvenzione resta vincolata per la sola parte corrispondente alla somma effettivamente somministrata in base ai certificati rilasciati dal Ministero dei lavori pubblici. Ultimata la linea ed aperta all'esercizio, la sospensione di pagamento della sovvenzione nei casi previsti dall'art. 203 è limitata alla sola parte non vincolata.

Art. 38.

Suddivisione in tronchi.

(Art. 7, comma quinto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Quando nell'atto di concessione sia prevista l'apertura del[illegible] all'esercizio per tronchi, la parte di sovvenzione attribuit[illegible] struzione è suddivisa per tronchi. In tale caso, aperto[illegible] all'esercizio e collaudato, la corrispondente quota [illegible] può essere vincolata al servizio delle obbligazion[illegible] delle suindicate operazioni finanziarie, senza osserv[illegible] dizioni rispettivamente stabilite dall'art. 36, letter[illegible] tera *b*) del precedente articolo.

Art. 39.

Agevolazione fiscale pe[illegible]

(Art. 7, ultimo comma, legge

Le obbligazioni, emesse esclusivam[illegible] nuove ferrovie concesse al[illegible] tassa di negoziazione, di c[illegible] n. 414 (testo unico), nella m[illegible] ogni mille lire (decimi c[illegible]

A[illegible]

([illegible]

Gl'istituti [illegible] fare anticipa[illegible] colo 171 del [illegible] sente testo [illegible]

Tali anticipazioni possono essere fatte a non più di sei mesi e per non oltre i tre quarti del valore corrente delle obbligazioni.

CAPO IV.

Concessione di sola costruzione

—

Art. 41.

Casi e norme di concessione di sola costruzione.

(Art. 2, meno i tre ultimi commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per le ferrovie principali necessarie al completamento della rete di Stato, le concessioni all'industria privata col sistema delle sovvenzioni chilometriche e delle offerte degli enti interessati, secondo le disposizioni degli articoli 25, 28 e 34 del presente testo unico, possono essere limitate alla sola costruzione, riservando allo Stato l'esercizio col proprio materiale mobile.

In tali casi:

a) la differenza tra l'annualità necessaria per l'ammortamento in cinquant'anni del capitale occorrente alla costruzione e l'ammontare della sovvenzione governativa e delle offerte degli enti interessati è corrisposta al concessionario mediante compartecipazione ai prodotti della linea, quali risultano dalle contabilità dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato, depurati dalle spese di esercizio da calcolarsi in base al coefficiente determinato nell'atto di concessione; tale compartecipazione fa carico al bilancio dell'Amministrazione stessa e non può eccedere in ciascun anno la somma stabilita nell'atto di concessione;

b) la concessione ha termine quando sono rimborsate le spese di costruzione, ma non può avere durata superiore a 70 anni;

c) la concessione può essere riscattata nel termine indicato nell'atto di concessione, pagando al concessionario il capitale corrispondente alle residue annualità per sovvenzioni e compartecipazioni ai prodotti, depurate dall'ammontare delle imposte, e calcolato al saggio stabilito nell'atto di concessione.

Alle condizioni stesse è obbligatorio per lo Stato il riscatto, a richiesta del concessionario, quando nel decennio precedente alla richiesta non siasi raggiunto in media il prodotto lordo iniziale previsto nell'atto di concessione.

La determinazione delle linee ferroviarie, alle quali è applicabile il presente articolo, e della misura massima delle rispettive sovvenzioni chilometriche è fatta per legge. Col relativo disegno di legge devono comunicarsi al Parlamento i pareri del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di amministrazione delle ferrovie di Stato sulla necessità che le linee stesse facciano parte della rete di Stato.

Art. 42.

Asta o licitazione per le concessioni.

(Art. 3, primi cinque commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Ultimata l'istruttoria della domanda di concessione di sola costruzione, il Ministero dei lavori pubblici indice l'asta con unico esperimento, o la licitazione privata, in base al progetto di massima approvato o redatto dal Governo ed alle condizioni stabilite per la concessione.

All'asta od alla licitazione privata sono ammesse soltanto ditte che, a giudizio insindacabile del Governo, siano ritenute idonee e di notoria solvibilità.

L'aggiudicazione è fatta a chi offre il maggior ribasso sulla sovvenzione chilometrica provvisoriamente determinata dal Governo.

Il richiedente la concessione, che non resti aggiudicatario ed al quale appartenga il progetto approvato, ha diritto solo al rimborso delle spese incontrate per la compilazione del progetto stesso, in misura non maggiore di L. 750 a chilometro.

Quando l'asta sia andata deserta o sia rimasta senza effetto la licitazione privata, il Governo ha facoltà di accordare la concessione a trattativa privata.

Art. 43.

Progetto.

(Art. 3 commi sesto e settimo, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nel termine stabilito l'aggiudicatario provvede, sotto pena di decadenza, alla compilazione del progetto esecutivo in base al quale è definitivamente stabilito dal Governo l'ammontare delle sovvenzioni chilometriche e della compartecipazione ai prodotti, a norma dell'art. 41.

L'approvazione del progetto esecutivo nei riguardi tecnici ed economici e quella delle varianti successivamente richieste dal concessionario sono riservate al giudizio esclusivo e insindacabile del ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 44.

Economie ed aumenti.

(Art. 3, commi ottavo e nono, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le economie sulla spesa prevista, dipendenti da varianti proposte dal concessionario ed approvate dal Governo, sono divise per metà fra concessionario e Stato, con una corrispondente diminuzione del corrispettivo della concessione.

Approvato il progetto esecutivo, se dal Governo siano richieste varianti ed aggiunte che importino maggiore spesa, l'ammontare della sovvenzione chilometrica o della compartecipazione ai prodotti è aumentato in ragione del maggior costo delle opere, da determinarsi di accordo od a mezzo di tre arbitri, nominati uno dal ministro dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma. Oltre tale caso, nessun aumento di sovvenzione o di compartecipazione ai prodotti può essere accordato, e nessun compenso per qualsiasi titolo è dovuto al concessionario, qualunque sia per risultare il costo effettivo della linea data in concessione.

Art. 45.

Vigilanza e danni.

(Art. 3, terz'ultimo ed ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444)

Per la vigilanza ed il sindacato dei lavori valgono le norme vigenti nelle concessioni di ferrovie all'industria privata per la parte relativa alle costruzioni.

Durante la concessione lo Stato può sempre rivalersi, sulla sovvenzione che non risulta vincolata a norma degli articoli 36 e 37 del presente testo unico e sulle quote di compartecipazione ai prodotti, per i danni, di cui all'art. 1639 del Codice civile, verificatisi nel decennio dall'approvazione del collaudo della linea.

CAPO V.

Compartecipazione ai prodotti

—

Art. 46.

Norma generale.

(Art. 285, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Ogni volta che dai conti del concessionario risulti che l'annuo prodotto netto di una ferrovia, ragguagliato sull'ultimo scorso quinquennio, eccede il 10 per cento, se altro minor limite non sia stato stabilito dall'atto di concessione, il Governo ha diritto ad una partecipazione negli utili eguale alla metà del sovrappiù.

Tale diritto può egli cominciare ad esercitare soltanto dopo scaduti quindici anni dal giorno dell'apertura della ferrovia al permanente esercizio sull'intera sua linea, se nell'atto di concessione non sia stata espressamente fissata epoca più lontana.

Si dichiara poi intendersi per prodotto netto quello che rimane del prodotto lordo, detratte le spese d'esercizio, di manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria, i canoni e i tributi pub-

blici, le spese di amministrazione, quelle di sorveglianza del Governo, ove ne sia il caso, il fondo di riserva e quello di estinzione del capitale di primo stabilimento.

Il Governo può rinunciare alla compartecipazione dei prodotti cui avrebbe il diritto, imponendo al concessionario un abbassamento corrispondente nelle tariffe.

Art. 47.

Nuove ferrovie non sovvenzionate.

(Art. 12, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Nelle concessioni di ferrovie all'industria privata senza sovvenzione governativa, posteriori alla legge 16 giugno 1907, n. 540, il diritto di compartecipazione dello Stato resta regolato dall'articolo precedente, ma si esercita sul prodotto netto eccedente l'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario o su quello di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio a norma dell'articolo seguente.

Art. 48.

Nuove ferrovie sovvenzionate.

(Art. 11, legge 16 giugno 1907, numero 540).

Lo Stato ha diritto di compartecipare ai prodotti lordi ultrainiziali di ferrovie sovvenzionate, concesse posteriormente alla legge 16 giugno 1907, n. 540, nella misura stabilita negli atti di concessione, tenuto conto delle speciali condizioni di esercizio di ciascuna ferrovia, quando la media dei prodotti lordi dell'ultimo quadriennio abbia raggiunto il prodotto lordo chilometrico indicato negli atti di concessione.

Lo Stato ha pure diritto alla compartecipazione ai prodotti netti, in misura non minore della metà dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale computato sul capitale azionario approvato dal Governo, quando sia concessionaria una società per azioni, o sul capitale di primo impianto e prima dotazione di materiale mobile e di esercizio, negli altri casi.

TITOLO III.

Diritti ed obblighi del concessionario

CAPO I.

Linee concorrenti e raccordi

Art. 49.

Privilegio del concessionario.

(Art. 269, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Il concessionario di una ferrovia pubblica ha il privilegio esclusivo di qualsivoglia altra concessione di ferrovia, parimente pubblica, che congiunga due punti della sua linea, o che le corra lateralmente, entro quel limite di distanza che verrà determinato nell'atto di concessione.

Art. 50.

Diritti dello Stato.

(Art. 270, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Resta però in facoltà dell'Amministrazione dello Stato, ove nulla sia statuito in contrario nell'atto di concessione, di costruire ed esercitare essa stessa ferrovie che dalle concesse si diramino o le intersechino, o ne costituiscano un prolungamento, e di accordarne ad altri la concessione, salva la preferenza al primo concessionario a parità di condizioni.

L'uso che l'Amministrazione dello Stato faccia di questa facoltà non conferisce al primo concessionario il diritto ad indennità o compenso di sorta, purchè non gli cagioni danno alcuno od incaglio all'esercizio.

I rapporti che occorra di stabilire tra il concessionario primitivo e la detta Amministrazione, o nuovi concessionari, fanno oggetto di convenzioni da stipularsi in via amichevole per tutto quanto può concernere ad un regolare e completo servizio cumulativo. In caso di divergenza la decisione è rimessa a giudizio di arbitri.

Art. 51.

Uso promiscuo.

(Art. 43, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

In caso che altri concessionari di ferrovie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, può il Governo rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, fissandone le relative norme e compensi.

È riservata all'Amministrazione governativa la facoltà di permettere attraversamenti a livello fra diverse ferrovie, e di stabilirne le condizioni

Art. 52.

Allacciamenti.

(Art. 3, secondo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie sovvenzionate debbono, sempre quando è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti. Nel caso di ferrovie secondarie a scartamento diverso, e qualora il Governo non creda di prescrivere la interposizione dello scartamento minore, s'intende soddisfatta la condizione dell'allacciamento quando il binario della ferrovia secondaria giunga fino al piazzale della stazione della ferrovia esistente, in modo da rendere possibile il trasbordo diretto delle merci.

Art. 53.

Diramazioni.

(Art. 4, legge 30 giugno 1906, n. 272).

L'esercente di una ferrovia pubblica, salvo il diritto di preferenza di cui all'art. 50, non può opporsi alle diramazioni, purchè da stazioni o fermate, di altre ferrovie pubbliche, le quali, sia pure mediante la interposizione di uno scartamento diverso, servano ad unirla ad altra ferrovia pubblica od a prossimi centri di popolazione, od altrimenti valgano ad allacciarla con porti od approdi marittimi, lacuali o fluviali, ogni qualvolta questi raccordi ed allacciamenti formino oggetto o siano condizione di una concessione del Governo.

L'esercente della ferrovia, alla quale è imposto il raccordo, deve eseguirne la parte compresa entro i confini di quella ferrovia a spese del richiedente; ed a carico di questi sono tutti gli adattamenti delle stazioni, del corpo stradale e della soprastruttura, che si rendano necessari per effetto di quei raccordi ed allacciamenti, non meno che l'adempimento di tutte quelle prescrizioni che sono stabilite dal ministro dei lavori pubblici a tutela e garanzia della sicurezza e della regolarità dell'esercizio.

Le eventuali contestazioni, che sorgano nella liquidazione delle spese qui contemplate, sono deferite per la loro soluzione a tre arbitri inappellabili nominati come all'art. 74.

Art. 54.

Raccordi.

(Art. 5, legge 30 giugno 1906, n. 272).

L'esercente di una ferrovia pubblica, ogni volta che lo permettano la sicurezza e regolarità dell'esercizio, è tenuto a consentire, alle stesse condizioni di cui all'articolo precedente, al raccordo con tramvie a trazione meccanica e con stabilimenti commerciali ed industriali, i cui concessionari, proprietari o esercenti ne facciano domanda e dichiarino di sottomettersi alle condizioni di uno speciale capitolato-tipo, redatto dal Ministero dei lavori pubblici, secondo speciali norme fissate dal regolamento di cui all'art. 216.

La stessa disposizione è applicabile anche agli stabilimenti governativi.

Art. 55.

Norme per raccordi ed allacciamenti.

(Art. 6, legge 30 giugno 1906, n. 272).

I binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, sono equiparati alle ferrovie private di seconda categoria, e, quando debbano servire a tramvie o ad importanti stabilimenti commerciali ed industriali, possono dal Governo essere dichiarati opere di pubblica utilità agli effetti della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Nel caso che un binario di raccordo od allacciamento sia stato costruito con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della detta legge sulle espropriazioni, o con l'applicazione dell' art. 5 del presente testo unico, il Governo può renderne promiscuo l' uso con altri stabilimenti, in mancanza d'accordo, da tre arbitri inappellabili, nominati ai termini dell'art. 74.

Sui binari di raccordo costruiti con dichiarazione di pubblica utilità agli effetti della legge sulle espropriazioni può il Governo, in caso di necessità riconosciuta, ordinare un servizio pubblico per merci con tariffe non superiori a quelle della ferrovia alla quale i binari si allacciano.

I binari di raccordo possono essere stabiliti su strade ordinarie col consenso degli enti proprietari. In caso di dissenso decide il ministro dei lavori pubblici per le strade provinciali, comunali e vicinali; per le strade nazionali è ammesso il ricorso in via gerarchica, sul quale devono sentirsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

Art. 56.

Raccordi ed opere non obbligatorie.

(Art. 6, primo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Non possono essere imposti dal Governo:

a) i raccordi e gli allacciamenti, di cui all'art. 53, quando le spese relative sono sproporzionate alla entità della nuova linea;

b) l'uso delle stazioni in comune, quando le spese di ampliamento ed adattamento ed i corrispettivi da pagarsi per l'esercizio in comune siano rispettivamente superiori al capitale d'impianto ed alla somma occorrente per l'esercizio di una stazione indipendente, adeguata alle esigenze della nuova linea.

CAPO II.

Espropriazioni ed occupazioni

Art. 57.

Opere ferroviarie di pubblica utilità.

(Art. 225, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F.*).

Le vie ferrate pubbliche sono opere di utilità pubblica, e quindi sono a loro applicabili tutte le disposizioni delle leggi sulla espropriazione per causa di pubblica utilità.

In cosiffatta applicazione s'intendono far parte delle ferrovie i fossi laterali, i terreni da occuparsi colle siepi, muri od altre chiusure stabili qualunque, comprese le loro distanze legali, dai fondi vicini, i terreni pure da occuparsi pei trasporti dei corsi d'acqua, o di pubbliche o private comunicazioni, e per stabilimento di vie d'accesso, e finalmente i terreni necessari per la erezione delle stazioni, e per qualsivoglia altra fabbrica od opera stabile, destinata all'esercizio od alla conservazione delle dette ferrovie.

Art. 58.

Norme d'esproprio per le nuove ferrovie.

(Art. 77, legge 7 luglio 1907, n. 429).

Alle espropriazioni occorrenti per la costruzione di ferrovie concesse all'industria privata dopo la legge 7 luglio 1907, n. 429, sovvenzionate dallo Stato, si applicano le norme degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, per il risanamento della città di Napoli.

Nei luoghi però dove vigano disposizioni legislative speciali più favorevoli agli esproprianti, tali disposizioni sono applicate anche alle espropriazioni da eseguirsi nell'interesse delle ferrovie.

(Art. 9, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Le disposizioni dei due precedenti commi si applicano alle ferrovie concesse all'industria privata dopo la legge 21 luglio 1911, numero 848, anche se non sovvenzionate dallo Stato.

Art. 59.

Occupazione temporanea.

(Art. 227, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Chi costruisce una ferrovia pubblica ha il diritto non solo di occupare permanentemente le proprietà private e pubbliche, necessarie per lo stabilimento della ferrovia medesima, con tutte le sue dipendenze ed accessori, dichiarati all'art. 57, ma anche, mercè i giusti risarcimenti, quello della occupazione temporanea dei luoghi occorrenti, durante la esecuzione dei lavori di costruzione o di riparazione, per estrarne i materiali necessari a detti lavori, per farvi dei depositi di materiali ed oggetti qualunque, per istabilirvi dei magazzini od officine, per praticarvi dei passaggi provvisionali, così ad uso proprio, come ad uso del pubblico e dei privati, a cui i lavori medesimi avessero interrotte, o rese impraticabili le comunicazioni esistenti, e per aprirvi dei canali di diversione delle acque private e pubbliche che coll'eseguimento delle opere recassero difficoltà od impedimento.

Art. 60.

Occupazione di demanio improduttivo.

(Art. 228, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Non è dovuto alcun compenso o risarcimento per le occupazioni permanenti, provvisionali o temporanee degli alvei delle acque pubbliche, delle spiaggie lacuali o marittime, nè di qualunque altro terreno improduttivo appartenente allo Stato, salvo però le reintegrazioni che possano nei casi speciali essere necessarie per restituire a tali proprietà l'attitudine alla propria naturale destinazione, e salva la conservazione od il conveniente trasferimento delle servitù che possano trovarvisi stabilite con legittimo titolo.

CAPO III.

Tutela delle proprietà ed opere coerenti

Art. 61.

Comunicazioni e corsi d'acqua.

(Art. 229, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Chi costruisce una strada ferrata pubblica ha obbligo di ristabilire in convenienti condizioni di comodità e sicurezza a proprie spese, tutte le comunicazioni pubbliche o private che dalle opere della sua impresa rimanessero interrotte.

Pari obbligo egli ha relativamente allo scolo ed al libero corso delle acque, i condotti delle quali, o naturali od artefatti, rimanessero o interrotti o alterati dalle opere anzidette. E per tutto quanto non dipenda da innovazioni, dopo la esecuzione di tali opere praticate dal fatto di altri, egli è tenuto a garantire in ogni tempo la libertà, l'innocuità e la regolarità del corso ristabilito.

Al ristabilimento delle comunicazioni e dei corsi di acque di privata pertinenza gl'interessati possono rinunziare, ma ciò deve risultare da formale dichiarazione.

Per le comunicazioni private, gravate di servitù pubblica, chi costruisce la strada ferrata ha unicamente l'obbligo di acquistare, a favore degli utenti, la servitù attiva di passaggio sul terreno ne-

cessario per il loro ristabilimento. Non possono quindi costringere il proprietario a cederne la proprietà, quando egli non vi consenta.

A malgrado di qualsivoglia rinunzia degli interessati, non si può omettere di provvedere al corso delle acque, i condotti delle quali siano intersecati dalla via ferrata, quando dal loro ristagno sia per soffrirne nocumento la pubblica igiene, o restarne compromessa l'immunità delle proprietà e dei diritti dei terzi.

Art. 62.

Manutenzione delle opere relative alle ferrovie.

(Art. 230, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le opere di arte costruite nel corpo d'una ferrovia pubblica, per la conservazione e ristabilimento dei corsi d'acqua e delle comunicazioni, tanto di pubblica che di privata pertinenza, debbono essere mantenute da chi ha l'onere della manutenzione di essa ferrovia.

Quanto a quelle costrutte fuori del corpo della ferrovia ed indipendenti dalla sussistenza e dalla buona conservazione di questa, può, chi ha l'onere anzidetto, mediante speciale convenzione colle pubbliche amministrazioni o coi privati interessati, esonerarsi dall'obbligo di loro manutenzione.

Nel caso che le dette opere esteriori vengano costruite in sostituzione di altre preesistenti, chi costruisce la strada ferrata ha a suo carico le spese di loro costruzione; ma, dopo il collaudo e la consegna a chi di ragione, ha diritto alla totale esenzione dall'obbligo della manutenzione, a meno che questa non riesca più gravosa di prima, nel qual caso egli è tenuto ad un giusto compenso.

Art. 63.

Attraversamento della ferrovia già costruita.

(Art. 231, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando, per nuova costruzione o per trasporto ordinato od autorizzato dal Governo, una strada ordinaria nazionale, provinciale o comunale, un canale o un condotto d'acqua debbano attraversare una ferrovia pubblica che prima non intersecavano, od attraversarla in punto diverso da quello in cui la intersecavano precedentemente, chi ha costrutto od esercita la strada ferrata non può opporvisi, purchè lo attraversamento non nuoccia alla regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Se l'attraversamento sia cagione di maggiori spese per l'esercizio, manutenzione e custodia della ferrovia, chi l'ha costrutta od esercita ha diritto a giusto compenso.

Egli ha, in ogni caso, il diritto di costruire, mantenere e custodire l'attraversamento a propria cura e spese, mediante il dovuto rimborso.

Art. 64.

Opera di difesa.

(Art. 232, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le opere che servono all'attraversamento dei corsi d'acqua, od a difendere le ferrovie pubbliche e le private della seconda categoria, devono essere innocue al buon regime dei corsi medesimi, alle proprietà laterali, alle derivazioni, alla navigazione ed alle fluitazioni.

CAPO IV.

Servitù e distanze legali

Art. 65.

Disposizioni per la manutenzione stradale.

(Art. 233, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le disposizioni della legge sui lavori pubblici concernenti la conservazione del suolo delle strade ordinarie nazionali, provinciali e comunali, e delle loro dipendenze, sono applicabili alle strade ferrate pubbliche e loro dipendenze ed accessori.

Art. 66.

Servitù stradali.

(Art. 234, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le proprietà laterali alle strade ferrate pubbliche sono soggette a tutte le servitù e pesi imposti dalla legge sui lavori pubblici alle proprietà coerenti alle strade nazionali, provinciali e comunali, colle modificazioni risultanti dagli articoli seguenti.

Art. 67.

Distanze per edifici.

(Art. 235, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

È proibito a chiunque costruire muri, case, capanne, tettoie od altro qualsiasi edifizio, e di allevare piante a distanza minore di metri sei dalla linea della più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale misura deve, occorrendo, aumentarsi in guisa che le anzidette costruzioni non riescano mai a minore distanza di metri due dal ciglio degli sterri o dal piede dei rilevati.

Tali distanze possono essere diminuite di un metro per le siepi, muricciuoli di cinta e steccati, di altezza non maggiore di metri 1,50.

Chi costruisce od esercita la strada ferrata è in diritto di richiedere che siano accresciute le dette distanze a misura conveniente per rendere libera la visuale alla portata necessaria per la sicurezza della locomozione al lato convesso dei tratti curvilinei.

(Art. 34, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Non sono applicabili ai tratti di ferrovie su strade ordinarie le limitazioni vigenti circa la distanza delle costruzioni di case, capanne o tettoie.

Art. 68.

Distanze per scavi.

(Art. 236, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Laddove le strade ferrate sono in rilevato non minore di tre metri i proprietari dei beni laterali non possono praticare alcuno scavamento a distanza minore di tre metri dal piede del rilevato medesimo.

Art. 69.

Distanze per combustibili.

(Art. 237, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

È proibito a chiunque di costruire a distanza minore di venti metri dalla più vicina rotaia di una strada ferrata, la quale si eserciti con macchine a fuoco, delle case o capanne in legno od in paglia, o di fare cumuli di qualsivoglia materia combustibile.

Tale divieto non deve però intendersi esteso a depositi temporanei dei prodotti del suolo che si fanno al tempo del raccolto.

Art. 70.

Distanze per materiale.

(Art. 238, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I depositi di pietre o di qualunque altro materiale incombustibile nei terreni laterali ad una ferrovia, quando si elevino al disopra del livello delle rotaie, debbono essere tenuti alla distanza prescritta dall'art. 67.

Art. 71.

Riduzioni delle distanze.

(Art. 239, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando la sicurezza pubblica, la conservazione delle ferrovie e le particolari circostanze locali lo consentano, con decreto Ministeriale, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, possono essere autorizzate delle riduzioni alle distanze prescritte agli articoli precedenti.

In tali casi, però, devono sempre intendersi le osservazioni dei concessionari dell'esercizio.

Art. 72.

Demolizione.

(Art. 240, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Se all'epoca dello stabilimento di una strada ferrata esistono nelle proprietà laterali, a distanza minore di quelle prescritte dagli articoli precedenti, degli edifizi, capanne, piantamenti, siepi, steccati, muricciuoli di cinta, cumuli di materie qualunque o scavamenti, i proprietari possono venire obbligati ad abbatterli o toglierli, od a colmarli, quando ciò sia riconosciuto necessario per la sicurezza pubblica e per la conservazione e regolarità dell'esercizio delle strade.

In siffatto caso, ove non risulti che la esistenza degli anzidetti oggetti abbia cominciato dopo che la linea della ferrovia era stata fatta conoscere al pubblico o con piani esecutivi definitivamente approvati, o con visibili tracciamenti definitivi sul terreno, è dovuta ai proprietari una competente indennità da determinarsi nel modo prescritto dalla legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica.

I fabbricati e gli scavamenti pei quali non risulti necessario l'abbattimento od il riempimento, possono essere mantenuti nello stato in cui si trovano, e possono farvisi quelle innovazioni soltanto che non tolgano loro la riconosciuta innocuità.

Art. 73.

Descrizione.

(Art. 241, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Per la esecuzione delle disposizioni dell'articolo precedente chi costruisce le ferrovie deve, entro il termine non maggiore di un mese dalla data della pubblicazione dei piani definitivi, procedere a regolari descrizioni degli oggetti in esso articolo contemplati.

CAPO V.

Passaggio sulle strade ordinarie

Art. 74.

Imposizione della servitù.

(Art. 2, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Gli enti proprietari della strada ordinaria, sulla quale lo Stato conceda di stabilire una ferrovia, non possono opporsi alla imposizione di quella servitù passiva: ma essi hanno diritto al rimborso delle maggiori eventuali spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinaria.

Tutte le spese per assicurare il transito durante i lavori, e quelle di adattamento e di sistemazione definitiva della strada ordinaria, comprese quelle di allargamento o di parziale deviazione che possano occorrere per la occupazione della sede stradale colla ferrovia, sono a carico del concessionario.

Gli allargamenti e le parziali deviazioni delle strade ordinarie, che possano occorrere per l'adattamento della sede di una ferrovia, in quanto servono all'ordinario carreggio, passano senz'altro in proprietà all'ente proprietario della strada ordinaria.

In caso di mancato accordo col concessionario riguardo alle maggiori eventuali spese di manutenzione di cui nel primo comma di quest'articolo, l'importo di quelle spese è determinato da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati rispettivamente dalle parti e il terzo dal presidente della Corte d'appello territoriale.

Intorno alle contestazioni fra il concessionario e l'ente proprietario della strada in ordine ai lavori da eseguirsi per garantire il transito ordinario, decide il prefetto, sentito l'ingegnere capo del genio civile della Provincia, ed, in mancanza di pronta attuazione dei provvedimenti da parte del concessionario, si provvede d'ufficio a termini dell'art. 106. In tal caso l'importo delle relative note è riscosso con le norme ed i privilegi delle pubbliche imposte.

Art. 75.

Consenso degli enti proprietari delle strade.

(Art. 11, quarto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

La servitù passiva, di cui all'articolo precedente, non può essere imposta senza il consenso dei singoli enti proprietari delle strade o dei tratti di strada nei quali la ferrovia deve avere sede separata dal carreggio.

Art. 76.

Manutenzione delle strade.

(Art. 42, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

I concessionari di ferrovie stabilite sopra strade ordinarie non possono pretendere alcun compenso, quando siano obbligati a sospendere temporaneamente l'esercizio per provvedere alla manutenzione, riparazione e sistemazione delle strade stesse, e debbono, al bisogno, rimuovere il binario.

Essi sono, inoltre, obbligati alla manutenzione, a proprie spese, della zona occupata dal binario, compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari, ed a contribuire proporzionalmente alla spesa per lo sgombro della neve da entrambe le sedi stradali, salvo le convenzioni speciali.

Art. 77.

Obblighi in caso di riscatto, decadenza e scadenza.

(Art. 29, legge 27 dicembre 1896, n. 561). — (Art. 11, quinto comma legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nel caso di riscatto da parte dello Stato di una ferrovia avente qualche tratto sopra strada ordinaria, il medesimo subentra al concessionario negli obblighi verso gli enti proprietari della strada.

Le stesse disposizioni valgono nei casi di decadenza o di scadenza delle concessioni di ferrovie, stabilite in tutto od in parte del percorso su strade ordinarie.

CAPO VI.

Sequestri e responsabilità

Art. 78.

Sequestri.

(Art. 297, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Non sono ammessi sequestri a favore di terzi sugli averi di una società anonima concessionaria della costruzione o dell'esercizio di una ferrovia pubblica, sul capitale, interessi o dividendi delle azioni costituenti il fondo sociale. Gli eredi, perciò, od i creditori degli azionisti non possono, sotto alcun pretesto, provocare l'apposizione dei sigilli sopra i beni e gli averi della società, nè prendere ingerenza di sorta nella sua amministrazione. Debbono anzi, per l'esercizio dei loro diritti, riferirsi agl'inventari sociali ed alle deliberazioni dell'assemblea generale.

Art. 79.

Danni e sospensione.

(Art. 281, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I concessionari delle ferrovie pubbliche debbono provvedere a tutti i casi e sottostare a tutti gli eventi, così ordinari, come straordinari, senza potersi esimere dagli obblighi contratti in forza della loro concessione, e senza acquistare diritto a speciali compensi che non fossero espressamente pattuiti negli atti di concessione.

Se, per misura d'ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo ordini la temporanea sospensione dell'esercizio, o faccia in modo qualunque interrompere una ferrovia, viene da esso sopportata la spesa dei lavori della interruzione e quella del completo

regolare ristabilimento, cessate le cause della sospensione, senza che i concessionari possano pretendere a maggiore risarcimento di sofferti danni.

Art. 80.

Responsabilità.

(Art. 290, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*)

I concessionari dell'esercizio delle ferrovie pubbliche, siano essi semplici individui o società riconosciute dalle leggi, sono civilmente responsabili, tanto verso lo Stato, quanto verso i corpi morali ed i privati, dei danni che i loro amministratori, preposti, impiegati ed agenti qualunque, applicati al servizio delle linee concesse, cagionino nell'esercizio delle proprie funzioni.

Pari responsabilità verso lo Stato pesa sugli anzidetti concessionari per ogni danno procedente dalla inesecuzione di alcune delle condizioni della concessione rispettiva, e dalla inosservanza dei propri regolamenti e statuti.

I risarcimenti, ai quali i concessionari sono tenuti in dipendenza di queste disposizioni, sono dovute pel fatto solo della inesecuzione delle condizioni stipulate, eccettuati i casi di forza maggiore legalmente accertati.

TITOLO IV.

Costruzione

Capo I.

Norme di costruzione

Art. 81.

Chiusura.

(Art. 9, commi primo, secondo e quarto, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie principali sono separate dalle proprietà laterali e dalle strade ordinarie con siepi vive, muri od altre specie di chiusura stabile e permanente, dove le condizioni della ferrovia non siano tali da impedire l'accesso delle persone e degli animali.

È però in facoltà del ministro dei lavori pubblici di concedere, secondo le norme da stabilirsi nel regolamento, la soppressione totale o parziale delle chiusure in quei tratti nei quali ciò sia compatibile con la sicurezza dell'esercizio.

Per le ferrovie pubbliche le chiusure sono stabilite nell'esclusivo interesse della ferrovia.

Art. 82.

Passaggi.

(Art. 10, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie principali, dove passano a livello di strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli, sbarre od altri mezzi di chiusure manovrati sul posto o a distanza.

Al lato di queste chiusure possono stabilirsi girandole o cancelli equivalenti per il transito dei pedoni.

I passi pedonali possono essere muniti di chiusure a girandola o di cancelli equivalenti.

I passaggi a livello privati possono essere muniti di chiusure con chiave da tenersi in consegna dall'utente sotto la sua responsabilità.

Sulle ferrovie secondarie le chiusure dei passaggi a livello non sono richieste che nel passaggio a livello di strade carreggiabili di primaria importanza, e nei tratti che non presentino sufficiente visuale libera.

Anche sulle ferrovie principali, secondo norme da stabilirsi nel regolamento, il ministro dei lavori pubblici può autorizzare che siano lasciati aperti i passaggi a livello in corrispondenza a strade poco frequentate od a strade private.

I passaggi a livello non muniti di chiusura devono essere messi in evidenza con qualche indicazione fissa; ed è sempre in facoltà del ministro dei lavori pubblici di prescrivere la chiusura per ragioni speciali di sicurezza pubblica.

(Art. 213, ultimo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le chiusure da manovrare sul posto debbono avere in attiguità case cantoniere e casotti di guardia, e i meccanismi necessari pel conveniente loro esercizio e custodia.

Nei passaggi a livello il suolo della ferrovia dev'essere costituito nelle condizioni di forma e stabilità convenienti perchè il passaggio ordinario possa effettuarvisi con tutta facilità.

Art. 83.

Passaggi a livello.

(Art. 214, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Il numero dei passaggi a livello dev'essere ridotto al minimo possibile, col portare, ove sia compatibile con l'interesse pubblico, più strade ordinarie ad attraversare la ferrata nel medesimo punto e con lo stabilimento degli opportuni cavalcavia e sottovia, ovunque le condizioni della località lo rendano agevole.

Art. 84.

Accessi.

(Art. 215, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le salite e le chine degli accessi, tanto ai passaggi a livello quanto ai cavalcavia e sottovia, devono essere regolate nella forma nella disposizione planimetrica ed altimetrica, nella costituzione del suolo, ed in ogni altro accessorio riflettente alla permanente facilità e sicurezza del transito, in relazione all'importanza ed allo stato delle comunicazioni a cui debbono servire.

Art. 85.

Attraversamento di corsi d'acqua.

(Art. 216, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

All'attraversamento dei corsi di acqua ed alla difesa dai danni che essi possono arrecare alle vie ferrate deve provvedersi con opere che abbiano le condizioni di maggiore stabilità, richieste dalla importanza di dette vie e dall'azione dei veicoli che le percorrono.

I ponti, bisognevoli pel loro genere di costruzione di periodiche parziali rinnovazioni, devono essere combinati in modo che le medesime possano eseguirsi senza sospendere l'esercizio ordinario delle ferrovie pubbliche.

Art. 86.

Modalità di esecuzione.

(Art. 8, primo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

I lavori e le opere d'arte di una ferrovia e delle sue dipendenze debbono essere eseguiti secondo i migliori sistemi e precetti dell'arte.

Art. 87.

Norme di esecuzione.

(Art. 8, secondo e terzo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Con regolamento da approvarsi per decreto Reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono stabiliti la sagoma della luce della strada e la sagoma-limite del materiale rotabile, i limiti delle pendenze, i raggi minimi delle curve, le condizioni tecniche dell'armamento e della soprastruttura, ed in genere le principali modalità del corpo stradale e delle opere d'arte, secondo la categoria della strada ferrata ed il sistema di trazione.

Nel detto regolamento è pure stabilita la distanza minima neces-

saria dalla linea di massima sporgenza del materiale mobile agli ostacoli fissi che possano esistere lungo la strada.

Art. 88.

Case di guardia.

(Art. 217, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Lungo le ferrovie, per provvedere alla vigilanza ed alle cure di buona manutenzione e di sicuro esercizio, debbono erigersi casette per guardiani e cantonieri, proporzionate per numero e per ampiezza alla importanza del movimento di ciascuna linea, alle particolari sue condizioni ed alle circostanze locali.

(Art. 12, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Lungo le ferrovie secondarie non è richiesta la costruzione di caselli per guardiani e cantonieri, quando il personale possa essere alloggiato in vicinanza della ferrovia.

In casi eccezionali può essere ammesso l'uso di edifici privati per i caselli, le stazioni e le fermate e per qualsiasi altro servizio ferroviario.

Art. 89.

Stazioni e fermate.

(Art. 219, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie pubbliche fanno il servizio del paese che traversano col mezzo degli scali o stazioni, il numero ed ubicazione dei quali viene determinato negli atti di concessione, avuti i debiti riguardi al servizio del pubblico.

L'ampiezza di dette stazioni, la natura, la grandezza e la disposizione dei loro fabbricati, opere e meccanismi diversi sono regolati dalla quantità, dalla natura e dalla importanza dei servizi che si debbono eseguire.

(Art. 17, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Nelle ferrovie secondarie, compatibilmente con la sicurezza dell'esercizio, si possono ammettere le fermate in binario corrente, anche senza fabbricati, raddoppi di binari, scambi, meccanismi, od altro apparecchio, e consentire l'utilizzazione ad uso stazione di fabbricati privati.

Art. 90.

C u r v e .

(Art. 220, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le pendenze ed i raggi delle curve delle ferrovie, così pubbliche come private di seconda categoria, devono essere contenuti nei limiti che si richiedono per il sicuro e regolare esercizio della strada, coi motori che si proponga di applicare alla trazione dei treni.

Art. 91.

L a r g h e z z a .

(Art. 221, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

La larghezza libera delle ferrovie, così pubbliche come private di seconda categoria, tra i cigli dei rilevati su cui si trovino costituite, tra i margini dei fossi laterali di scolo, laddove siano incassate sotto il terreno naturale od a livello di questo, e tra i parapetti dei ponti e dei muri di sostegno, non deve essere mai minore di quanto è necessario non solo pel libero passaggio dei veicoli, ma anche per la sicurezza del servizio di guardia e di manutenzione. L'intervallo fra i due binari nelle ferrovie a doppio binario deve sempre essere sufficiente pel libero scansamento dei treni al loro incontro.

Art. 92.

Cavalcavia e gallerie.

(Art. 222, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Nei cavalcavia l'altezza della luce è regolata dall'altezza massima delle macchine e veicoli che debbono passarvi sotto; e tanto la larghezza della loro via, quanto le dimensioni della luce dei sottovia, devono essere in giusta relazione con la importanza delle strade ordinarie a cui debbono servire, e con la natura di queste, secondo che siano carreggiabili o soltanto praticabili a pedoni.

Nei sotterranei, l'altezza del vano deve di alcuni decimetri eccedere quella conveniente ai cavalcavia ed opportunamente aumentarsi, se siano di lunghezza considerevole.

Art. 93.

Scarpate e fossi.

(Art. 223, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le scarpe degli sterri, e quelle dei rilevati, devono essere regolate con la inclinazione conveniente alla natura del terreno, in modo da premunire la via contro ogni scoscendimento che la ingombri, o che privi l'armamento di stabile sostegno.

I tratti di ferrovia incassati od a livello, o poco più elevati delle campagne laterali, devono essere fiancheggiati da fossi atti a procurare un perfetto scolo delle acque.

Art. 94.

A r m a m e n t o .

(Art. 224, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Il sistema d'armamento, che s'intenda adottare per una ferrovia pubblica, deve presentare la necessaria stabilità e resistenza, ed esser tale che i veicoli o macchine destinati a circolare nella detta ferrovia possano anche circolare nelle altre che da quella si diramano od a quella si congiungono

(Art. 18, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Nelle ferrovie secondarie, l'armamento dev'essere tale da permettere il passaggio ai veicoli destinati al servizio della linea che forma oggetto della concessione, e delle altre con cui s'intenda stabilire un servizio comune.

Art. 95.

Telegrafo e telefono.

(Art. 13, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie debbono essere munite di telegrafo o di telefono o di altri simili mezzi di comunicazione fra le stazioni, e di segnali che per numero e per natura corrispondano alle esigenze dell'esercizio; le condutture relative sono per gli effetti fiscali considerate come mezzi d'opera.

Sulle ferrovie secondarie a scartamento ridotto può il ministro dei lavori pubblici autorizzare la soppressione dell'uso dei segnali di protezione delle stazioni, quando si provveda con speciali cautele alla sicurezza della circolazione.

Tale autorizzazione può essere data dal ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, anche per le ferrovie secondarie a scartamento ordinario, e per stazioni o fermate delle ferrovie principali che non debbano provvedere al servizio di movimento dei treni.

Art. 96.

Servizio telegrafico governativo.

(Art. 267, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Sulla palificazione del telegrafo, che i concessionari sono obbligati a stabilire per servizio delle ferrovie, è riservata al Governo la facoltà in ogni tempo di collocare e di esercitare, però a tutte sue spese, altri fili per la trasmissione dei suoi dispacci ufficiali e pel servizio dei privati.

CAPO II.

Svolgimento dei lavori

Art. 97.

Progetto esecutivo.

(Art. 261, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Se una concessione sia stata accordata sulla presentazione di piani, profili e disegni di semplice massima, il concessionario prima della esecuzione deve presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici i necessari piani e profili circostanziati coi disegni speciali esecutivi delle principali opere d'arte, quali sono i ponti e sifoni di mole od apertura più considerevole, i cavalcavia e sottovia ed i fabbricati delle stazioni, ed oltre a ciò i moduli dei passaggi a livello, delle case cantoniere, dei minori ponticelli, acquedotti e sifoni, dei materiali di armamento, e, quando vengano richiesti, anche quelli degli oggetti di materiale fisso e di materiale mobile per l'esercizio.

Al Ministero dei lavori pubblici dev'essere sempre rimessa per proprio uso dal concessionario una copia autentica di tutti i piani, profili ed altri disegni approvati.

Art. 98.

Varianti.

(Art. 262, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Nell'esame dei progetti definitivi e dei piani esecutivi delle principali opere d'arte è in facoltà del Ministero dei lavori pubblici d farvi introdurre quelle modificazioni che, sentito il concessionario nelle sue osservazioni, giudichi necessarie nell'interesse del servizio pubblico. Il concessionario non può scostarsi, senza speciale autorizzazione, dai piani esecutivi definitivamente approvati, sotto pena del rifacimento delle opere.

È però tanto al Ministero facoltativo di ordinare, quanto al concessionario di proporre, anche durante l'eseguimento dei lavori, quelle modificazioni dei progetti approvati che siano giudicate necessarie od utili, ma il concessionario non può venire obbligato ad eseguire una modificazione che gli cagioni notabili maggiori spese di costruzione o di esercizio, quando abbia per solo scopo una maggiore tecnica regolarità delle opere senza comprovata necessità.

Art. 99.

Permessi e cautele.

(Art. 263, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I concessionari non possono intraprendere i lavori approvati per la costruzione di cavalcavia o di sottovia, pel trasporto di strade pubbliche o gravate di servitù pubblica, per la costruzione di ponti od altre opere qualunque sui fiumi e sui canali navigabili od atti alle fluttuazioni, se prima il prefetto della Provincia, inteso il parere dell'ingegnere capo del genio civile, non acconsenta all'eseguimento delle indicate opere.

Durante la loro esecuzione i concessionari debbono prendere tutte le misure e sopportare tutte le spese necessarie, acciocchè nè il servizio della navigazione o dei trasporti a galla, nè il pubblico passaggio provino interruzione od incaglio.

A tale effetto a cura e spese dei concessionari, all'intersecazione delle strade pubbliche o gravate di pubblica servitù, ove ciò venga giudicato necessario, devono essere costrutte strade ed altre opere provvisionali, nè possono le comunicazioni esistenti venire interrotte, se prima per parte del suddetto ingegnere capo l'idoneità e sufficienza dei suddetti lavori provvisionali non sia stata accertata.

Un termine perentorio è assegnato ai concessionari per compiere le opere stabili che facciano cessare lo stato provvisorio delle comunicazioni.

Le comunicazioni definitive prima di essere aperte al pubblico devono essere collaudate dall'ingegnere capo del genio civile.

Art. 100.

Misure per le comunicazioni e corsi d'acqua.

(Art. 264, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Sono parimente obbligati i concessionari, durante l'eseguimento dei lavori di costruzione delle ferrovie, a provvedere, acciocchè non rimangano interrotte nè le private comunicazioni, nè i corsi d'acque pure private, a meno che non provino di esservi stati autorizzati da particolari convenzioni.

Art. 101.

Apertura all'esercizio.

(Art. 257, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Quando nulla sia espressamente stabilito in contrario negli atti di concessione, può il Ministero dei lavori pubblici, per ragione d'interesse pubblico, permettere ad un concessionario, sotto quelle condizioni che trovi conveniente di prescrivere, di aprire, anteriormente all'intera linea, l'esercizio di parziali tronchi; come può permettere l'apertura di essi tronchi, o dell'intera linea all'esercizio libero per ogni genere di trasporti, o limitato a qualche solo genere particolare, quando i lavori di costruzione non siano peranco pienamente ultimati, ma portati a segno da potersi esso esercizio effettuare con piena sicurezza.

Art. 102.

Collaudo.

(Art. 258, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Compiuta perfettamente tutta la linea o linee comprese in una concessione, il Ministero dei lavori pubblici fa procedere alla loro generale collaudazione col mezzo di una Commissione o di un funzionario da lui delegato, in contraddittorio del concessionario o suoi legittimi rappresentanti, e con intervento del funzionario del Governo che ne abbia sorvegliato la costruzione.

La collaudazione si riferisce a tutte le opere costituenti il corpo della ferrovia o ferrovie, all'armamento di queste, alle case di guardia, alle stazioni, loro fabbricati ed accessori ed al materiale fisso.

Essa ha per oggetto di riconoscere se nella costruzione si siano osservate le disposizioni del presente testo unico di legge e del capitolato annesso all'atto di concessione, massimamente per tutto quanto concerne la guarentigia della sicurezza pubblica e la regolarità, perfezione e permanenza del servizio.

Se dai delegati per la collaudazione si riscontrino mancanze nelle opere eseguite, oppure inosservanze delle anzidette disposizioni, è tosto ingiunto al concessionario di porvi riparo; ed ove egli non si presti compiutamente, può l'Amministrazione superiore supplirvi d'ufficio, prevalendosi all'uopo di quella parte della cauzione che ancora detenga, e, in caso d'insufficienza, compensandosi sui primi prodotti dell'esercizio della ferrovia.

Art. 103.

Delimitazione del suolo.

(Art. 259, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Dopo il totale compimento dei lavori di costruzione di una ferrovia pubblica e la loro collaudazione definitiva, il concessionario deve eseguire a sue spese una delimitazione del suolo di proprietà della ferrovia medesima, e la formazione, in contraddittorio dei funzionari del Governo, ed in quella scala che sia prescritta, di un piano catastale della ferrovia e delle sue dipendenze, oltre ad un quadro definitivo delle stazioni e fabbricati attinenti e di tutte le altre opere d'arte che siano state costruite in virtù della sua concessione.

Un originale del processo verbale di delimitazione, del piano catastale e del quadro descrittivo sopra indicato è rimesso al Ministero dei lavori pubblici.

TITOLO V.

Esercizio

CAPO I.

Mezzi d' esercizio

Art. 104

Motore.

(Art. 210, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie pubbliche e le private di seconda categoria sono esercitate con forze animali o fisiche secondo il previsto nella rispettiva concessione.

È vietato di variare la specie di motore prevista, senza l'autorizzazione del Ministero.

Art. 105.

Variazioni del sistema d'armamento.

(Art. 265, comma secondo, ultimo periodo, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Può essere ammesso, sia all'atto di concessione, sia in seguito, un sistema d'armamento diverso da quelli generalmente adottati, quando sia dimostrato che riunisca tutti i voluti requisiti di permanente stabilità.

Art. 106.

Manutenzione.

(Art. 260, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I concessionari debbono mantenere le loro strade ferrate, colle rispettive dipendenze, costantemente in buono stato, in modo tale che la circolazione possa sempre esservi effettuata con facilità e sicurezza. In difetto vi si provvede d'ufficio, previa regolare ingiunzione, a maggiori spese dei concessionari medesimi.

Le anticipazioni di spese, che in siffatto caso occorrano di fare, sono rimborsate sopra note da rendersi esecutorie dai prefetti delle provincie attraversate dalle ferrovie.

Art. 107.

Mezzi d' esercizio e di riparazione.

(Art. 218, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Una ferrovia pubblica dev'essere provveduta dei mezzi necessari per assicurare la continuità del regolare e sicuro esercizio, e per eseguire le ordinarie riparazioni dei veicoli, macchine, attrezzi e meccanismi.

Art. 108.

Mezzi di soccorso.

(Art. 304, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Chi esercita una ferrovia pubblica deve tenersi provvisto di quei mezzi di soccorso che sono i più necessari nei casi di sinistri, in quelle stazioni che vengano designate dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 109.

Provviste e accessori delle stazioni.

(Art. 266, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le stazioni debbono essere provviste di tutte le fabbriche e stabilimenti accessori richiesti dalla prontezza del servizio e regolarità, e corredate dei necessari binari di percorso, di recesso e di deposito.

Gli sviatoi, le piattaforme e gli altri meccanismi fissi o mobili, serventi a far passare i veicoli e le macchine da uno all'altro binario, sono stabiliti secondo un sistema approvato, nel numero e nella posizione conveniente all'ufficio cui debbono compiere.

A seconda della natura e della quantità dei servizi che abbiano a farvisi, le stazioni debbono essere provviste di stadere fisse e mobili, di macchine fisse e mobili per elevare e trasportar pesi, di pozzi o condotti d'acqua occorrenti cogli opportuni serbatoi, colonne idrauliche e macchine elevatrici, e finalmente dei meccanismi fissi o mobili pei segnali indicativi della libertà dell'ingresso nelle stazioni medesime.

L'ampiezza delle sale d'aspetto deve essere proporzionata al concorso dei viaggiatori e il loro arredo conveniente alle classi cui vengono destinate.

Non debbono mancarvi latrine ad uso pubblico, decenti ed opportunamente collocate.

Nelle stazioni ed in ogni loro accessorio è in ogni tempo facoltativo alla superiore Amministrazione di ordinare quelle ampliazioni, aggiunte o variazioni che l'esperienza faccia ravvisare necessarie nell'interesse pubblico.

Art. 110.

Illuminazione.

(Art. 305, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Durante il servizio delle ore notturne, le stazioni ed i loro accessi debbono essere illuminati.

Lo debbono essere eziandio quei passaggi a livello per i quali la superiore Amministrazione giudichi ciò necessario per motivi di pubblica sicurezza.

Debbono essere pure muniti di lumi esterni di segnale i treni durante la notte, secondo un sistema da approvarsi dal Ministero.

Le vetture dei viaggiatori debbono parimente essere illuminate nel loro interno durante la notte, e nel passaggio di quei sotterranei che vengano designati dal Ministero.

Art. 111.

Materiale mobile.

(Art. 268, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Il concessionario di una strada ferrata è obbligato ad essere sempre provvisto di ogni genere di materiale mobile, necessario per un completo servizio, e così di veicoli per il trasporto dei viaggiatori, animali, merci e materiali, di locomotive a vapore, o di ogni altro valido corredo di mezzi con cui fosse autorizzata la locomozione.

I concessionari debbono nei loro progetti determinare le quantità, le specie e le forme normali di questi materiali e mezzi di trasporto, in proporzione dell'estensione delle linee concesse e della presunta quantità e natura del movimento, e far conoscere tale determinazione al Ministero dei lavori pubblici, il quale può ordinarvi quelle aggiunte o variazioni, che, sentito le osservazioni dei concessionari, giudichi convenienti nell'interesse di un regolare e lodevole servizio pubblico, tanto all'epoca dell'apertura dell'esercizio delle ferrovie, quanto nel progresso di esso esercizio.

Ogni sorta di materiale avente per ispeciale destinazione il servizio dei trasporti deve essere della migliore qualità e costruito secondo modelli di provata bontà. L'Amministrazione superiore, tanto prima, quanto durante l'impiego, è in facoltà di sottoporlo a quelle ricognizioni ed esperimenti che giudichi convenienti nell'interesse della regolarità e sicurezza del servizio pubblico, e può prescrivere che venga posto fuori di esercizio ogniqualvolta ne giudichi l'uso sconveniente e pericoloso.

Art. 112.

Combustibile.

(Art. 23, legge 30 giugno 1906, n. 272).

L'esercente deve avere in ogni tempo, lungo la linea, una provvista di combustibile, sufficiente almeno per quattro mesi sulle linee principali, e per due mesi sulle linee secondarie. Il ministro

dei lavori pubblici, d'accordo col ministro della guerra, ha facoltà per qualsiasi ferrovia di estendere nell'atto di concessione questo obbligo a quattro mesi.

Quando il Governo stimi di ordinare provviste maggiori, l'esercente deve ottemperarvi, salvo gli eventuali compensi.

Art. 113.

Personale.

(Art. 14, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Le ferrovie debbono essere provvedute del personale necessario per assicurare un regolare servizio.

Il personale destinato a funzioni interessanti la sicurezza dell'esercizio dev'essere riconosciuto idoneo secondo le norme stabilite con speciale regolamento.

Lungo le ferrovie principali dev'essere distribuito il personale di mantenimento, di custodia e di sorveglianza nella quantità necessaria per assicurare la libera circolazione dei treni.

La sorveglianza e la custodia delle ferrovie secondarie può essere affidata al personale di mantenimento, con l'obbligo di visitare la linea almeno una volta al giorno.

Il personale dev'essere di nazionalità italiana, salve le eccezioni che, per giustificati motivi, siano approvate dal Governo.

Art. 114.

Uniforme del personale.

(Art. 307, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Qualsiasi agente od impiegato incaricato di funzioni di servizio pubblico, sopra una strada ferrata pubblica, deve essere vestito di uniforme o portare un segno distintivo.

Art. 115.

Qualità ed obblighi di pubblici ufficiali.

(Articoli 18 e 27, legge 22 aprile 1905, n. 137; e art. 1, lettera *n*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Tutti gli addetti alle ferrovie concesse all'industria privata, qualunque sia il loro grado ed ufficio, sono considerati pubblici ufficiali.

Ove nei rispettivi regolamenti manchino prescrizioni analoghe e gli ordinamenti delle imprese assicurino al personale un equo trattamento, coloro che volontariamente abbandonano o non assumono l'ufficio o prestano l'opera propria in modo da interrompere o perturbare la continuità e regolarità del servizio sono considerati come dimissionari e quindi surrogati. Può però l'esercente, considerate le condizioni individuali e le speciali responsabilità, applicare invece un provvedimento disciplinare.

CAPO II.

Modalità d'esercizio.

Art. 116.

Orari.

(Art. 282, primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

L'Amministrazione superiore è in diritto di fissare, sentiti i concessionari, gli orari delle corse delle ferrovie pubbliche, in modo da conciliarne gl'interessi e da ottenere quel bene ordinato sistema di velocità nelle dette corse, tanto pei treni ordinari o celeri di viaggiatori, quanto per quelli delle merci, che meglio soddisfaccia ai bisogni del servizio ed alle esigenze della pubblica sicurezza.

Art. 117.

Corse.

(Art. 282, terzo, quarto e quinto comma, legge 20 marzo 1865, numero 2248, all. *F*).

Quando il numero delle corse ordinarie giornaliere di una ferrovia pubblica non sia già fissato e reso obbligatorio dagli atti di concessione, deve venire prestabilito dal concessionario; ma tanto il primitivo numero delle corse quanto le variazioni che ad ogni tempo gl'interessi del concessionario medesimo richiedessero di apportarvi, debbono essere sempre tali da provvedere a quel servizio pubblico che l'accordata concessione ebbe per iscopo, e sotto questo riguardo sono soggette alla preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici. Tanto le corse quanto i loro orari debbono essere in tempo congruo notificati con regolare pubblicazione.

I concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati a stabilire sulle loro linee, o sopra una parte delle medesime, delle corse speciali o straordinarie, sia eventualmente, sia per giorni o per tempi fissi determinati, mediante partecipazione in tempo congruo alla superiore Amministrazione.

Sono eccettuati da questa disposizione i casi imprevisti o di assoluta urgenza, nei quali le corse speciali o straordinarie per trasporto così di viaggiatori, come di merci, possono eseguirsi, purchè i concessionari abbiano preso tutte le misure e precauzioni richieste dalla guarentigia della sicurezza pubblica e della regolarità del servizio ordinario.

Art. 118.

Velocità massima.

(Art. 11, legge 30 giugno 1906, n. 272).

La velocità dei treni può giungere al limite massimo compatibile con le condizioni tecniche della linea, col tipo del materiale rotabile e coi mezzi di frenatura.

Nei tratti non muniti di chiusura o nei quali le condizioni della strada non bastano ad impedire l'accesso delle persone o degli animali, la velocità di corsa dev'essere limitata, tenendo conto delle speciali condizioni locali, e non può in nessun caso superare i 60 chilometri all'ora per i treni con freni continui, ed i 45 chilometri per gli altri.

Eguale limitazione di velocità è prescritta per i tratti con passaggi a livello permanentemente aperti.

(Art. 11, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, lettera *p*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Nei tratti di ferrovia secondaria stabiliti su strade ordinarie, senza sede separata, la velocità massima di corsa per i treni muniti di freno continuo viene determinata dal Ministero dei lavori pubblici secondo le speciali condizioni locali, ma in nessun caso può superare i 50 chilometri all'ora: per i treni non muniti di freno continuo non deve essere superiore a 25 chilometri.

Art. 119.

Circolazione dei veicoli.

(Art. 212, legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*).

I veicoli delle strade ferrate private non possono nè avere ingresso nè circolare sulle ferrovie pubbliche, e quelli delle ferrovie pubbliche non possono aver ingresso nè circolare sulle private, se le modalità di costruzione di esse strade e veicoli non lo consentano sotto il rispetto della sicurezza pubblica.

Art. 120.

Regolamenti interni.

(Art. 296, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Gl'individui e le società concessionarie di ferrovie pubbliche sono autorizzati a fare quei regolamenti che credano opportuni per la loro amministrazione interna.

I regolamenti però che essi facciano pel servizio esterno e per l'esercizio delle ferrovie sono soggetti alla preventiva approvazione del Governo, e sono anche obbligatori per quegli individui o società che ottengano ulteriormente la concessione di diramazioni o di prolungamenti delle dette ferrovie, per tutto quanto può riguardare il servizio comune.

TITOLO VI.

Condizioni di trasporto

CAPO I.

Tariffe

Art. 121.

Obbligo dei trasporti.

(Art. 271, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Ogni concessionario di ferrovie pubbliche ha l'obbligo di eseguire costantemente, con diligenza, esattezza e prontezza, e senza concedere preferenza a chicchessia, il trasporto dei viaggiatori, del bestiame, delle derrate, mercanzie e materie d'ogni natura che gli siano consegnate, colle sole eccezioni stabilite per alcuni oggetti speciali dagli atti di concessione, o dai decreti Reali che emanino in esecuzione del presente testo unico di legge.

Salvo una speciale autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici, la quale è sempre revocabile, e salvo il caso di impossibilità dipendente da avvenimenti impreveduti o difficilmente prevedibili, ogni treno ordinario di viaggiatori deve esser provvisto di un numero di vetture sufficiente pel trasporto delle persone che si presentino agli uffici delle stazioni.

Art. 122.

Tariffe.

(Art. 272, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

In forza della loro concessione, e sotto condizione dell'esatta osservanza delle obbligazioni portate dagli atti relativi, e delle prescrizioni della presente legge, i concessionari delle ferrovie pubbliche sono autorizzati, per tutto il periodo di durata del loro privilegio, a riscuotere sia sulle intere linee concesse, sia su tronchi parziali, le tasse di trasporto e altre, in base delle tariffe stabilite negli atti di concessione.

L'applicazione delle tariffe è sempre fatta colle norme speciali fissate negli atti suddetti, od in difetto con quelle che vengano stabilite dal regolamento da emanarsi per decreto Reale in esecuzione del presente testo unico di legge.

I prezzi delle tariffe sono considerati come prezzi massimi. I concessionari, tranne i casi contemplati dall'art. 127, hanno facoltà di ribassarli, come pure di far discendere un oggetto portato in una classe di prezzo superiore ad un prezzo inferiore. Ma è loro vietato ogni aumento di detti prezzi, come altresì di rialzare di classe alcun oggetto, senza l'autorizzazione del Governo.

Art. 123.

Tariffe massime.

(Art. 16, secondo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Nell'atto di concessione sono stabilite le tariffe massime pel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, delle merci e del bestiame, le quali non possono essere superiori a quelle vigenti per le ferrovie dello Stato, salvo il caso in cui le pendenze da superare richiedano sistemi speciali di trazione.

(Art. 13, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nelle concessioni, posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444, il Governo può consentire, per i percorsi locali, la temporanea applicazione di tariffe massime superiori a quelle delle ferrovie di Stato, ferma rimanendo l'applicazione di tariffe eguali a quelle delle ferrovie di Stato, agli effetti dei servizi cumulativi e delle riduzioni derivanti dall'applicazione della base differenziale al cumolo delle distanze, a norma dell'art. 138.

Art. 124.

Esposizione delle tariffe.

(Art. 273, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le tariffe primitive e i regolamenti che le concernono, non meno che le successive variazioni loro, debbono essere fatte note al pubblico e tenersi esposte continuamente nelle stazioni, in un luogo in cui possano essere facilmente vedute da chiunque vi abbia interesse.

Art. 125.

Ribassi speciali di tariffe.

(Art. 274, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Non possono dai concessionari essere accordati con convenzioni speciali ribassi di tariffa ed altre facilitazioni ad alcuni spedizionieri od appaltatori di trasporto per terra o per acqua che non siano in egual misura concesse a tutti gli altri spedizionieri od appaltatori del medesimo genere di trasporti che ne facciano richiesta, e che offrano alle ferrovie eguali vantaggi e si trovino in pari circostanze. Le dette convenzioni debbono essere notificate alla superiore Amministrazione nell'atto della loro stipulazione.

Art. 126.

Spese accessorie.

(Art. 275, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le spese accessorie, che non siano contemplate nelle tariffe di cui agli articoli precedenti, sono sempre fissate con regolamento speciale da sottoporsi all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, e da mettersi a notizia del pubblico, come è prescritto per le tariffe all'art. 124.

Quanto ai rialzi o ribassi ed alle convenzioni speciali relative a queste spese valgono le disposizioni dei due articoli precedenti.

Art. 127.

Consenso governativo.

(Art. 276, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Nei casi in cui il Governo abbia con concessionari di ferrovie pubbliche pattuito o assicurazioni d'interesse o compartecipazione negli utili o nei prodotti, le facilitazioni e ribassi di tariffa, di cui ai tre articoli precedenti, non possono senza il suo consenso accordarsi.

Art. 128.

Contravvenzioni.

(Art. 277, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le contravvenzioni ai quattro articoli precedenti sono punite con le pene dal Codice penale comminate a chi con mezzi dolosi cagiona alterazione nei prezzi al di sopra o al di sotto di quanto sarebbe determinato dalla naturale e libera concorrenza.

Art. 129.

Indennizzi per ritardata consegna.

(Art. 38, legge 7 luglio 1907, n. 429 e articoli 1 e 11, legge 25 giugno 1909, n. 372).

In attesa della revisione delle condizioni dei trasporti, di cui all'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372, gli indennizzi per ritardata consegna delle cose trasportate vengono corrisposti solamente quando il loro importo superi una lira per spedizione.

Art. 130.

Precedenza del reclamo amministrativo all'azione giudiziaria.

(Art. 45, legge 7 luglio 1907, n. 429 ed art. 8, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Il disposto dell'art. 45 della legge 7 luglio 1907, n. 429, è esteso

alle ferrovie concesse alla industria privata in pubblico servizio cumulativo con quello delle ferrovie dello Stato.

Art. 131.

Cause di competenza dei conciliatori.

(Art. 45, legge 7 luglio 1907 e articoli 1 e 11, legge 25 giugno 1909, n. 372).

Quando le cause per inadempimento delle condizioni di trasporto o per la classificazione delle merci o per l'applicazione delle tariffe siano di competenza dei giudici conciliatori, le sentenze, anche per valore non eccedente le L. 50, sono appellabili in conformità degli articoli 17 della legge 16 giugno 1892, n. 261, e 2 della legge 28 luglio 1895, n. 455.

CAPO II.

Trasporti per conto dello Stato

Art. 132.

Trasporti gratuiti e a prezzo ridotto.

(Art. 45, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

I concessionari di ferrovie sono obbligati al trasporto e scambio gratuito delle corrispondenze postali, ed a fare eseguire dai loro agenti, direttamente col personale dell'Amministrazione delle poste, il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

Lo stesso obbligo hanno per i pacchi postali, mediante il corrispettivo di centesimi otto per pacco fino a 3 chilogrammi, e di centesimi dodici per pacco da tre a cinque chilogrammi. Quando sia aumentato il limite massimo del peso attualmente ammesso per pacchi postali, detto corrispettivo è aumentato di centesimi due per ogni chilogrammo in più, senza pregiudizio delle speciali convenzioni attualmente esistenti.

(Art. 278, prima parte del secondo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*) — (Art. 279, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Deve essere accordato trasporto gratuito nelle vetture di qualsivoglia classe, a scelta del Governo, agli agenti delle dogane ed agli ufficiali del telegrafo governativi.

I concessionari delle ferrovie pubbliche sono pure obbligati a trasportare a prezzi ridotti, come viene fissato negli atti di concessione, i sali, i tabacchi ed altri generi di privativa demaniale; così pure i militari con armi e bagaglio, i doganieri e i marinai della R. marina, sia che viaggino isolatamente muniti di regolare foglio di via, sia che viaggino in corpo; i prigionieri con la forza armata che loro serve di scorta, e finalmente quegli indigenti a cui tale riduzione sia accordata sulle ferrovie esercitate dallo Stato dai vigenti regolamenti.

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godono del trasporto gratuito così nell'andata come nel ritorno, e vengono trasportate coi treni ordinari a seconda delle richieste dell'Amministrazione.

Art. 133.

Spedizioni militari.

(Art. 280, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Ogniqualvolta il Governo abbia bisogno di spedire truppe o materiale militare di qualunque genere ad un punto qualsiasi di una ferrovia pubblica, il concessionario della medesima è tenuto a metter tosto a di lui disposizione, ed ai prezzi stabiliti dall'atto di concessione, tutti i mezzi di trasporto che gli siano richiesti, quando anche la richiesta si estenda alla totalità di quelli di cui egli può disporre per l'esercizio della sua linea.

Pel materiale di trasporto pericoloso il concessionario può esigere che la spedizione sia fatta colle necessarie cautele a carico del Governo.

Art. 134.

Studi ed esercizi militari.

(Art. 24, legge 30 giugno 1906, n. 272).

L'esercente deve accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale del R. esercito e della R. marina incaricati dalle rispettive Amministrazioni di studiare le condizioni di esercizio della ferrovia nell'interesse militare.

Compatibilmente con le esigenze del servizio ordinario, deve anche mettere a disposizione dell'autorità militare carrozze e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico e scarico. L'epoca e la durata di tali esercitazioni sono stabilite d'accordo fra l'autorità militare e l'esercente.

Questi deve pure prestare all'autorità militare tutto il concorso che gli è richiesto al fine di predisporre gli orari e le norme per i trasporti in tempo di guerra e nel periodo di preparazione, nonchè in qualunque altro caso di necessità pubblica a richiesta dell'autorità competente.

Art. 135.

Mobilitazione.

(Art. 25, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Durante la mobilitazione e in tempo di guerra il comando supremo dell'esercito ha il diritto di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi che giudichi necessari per l'esecuzione di trasporti militari, di ordinare che questi siano eseguiti in conformità delle disposizioni date, di stabilire le norme da osservarsi nel servizio ferroviario, e di limitare o sopprimere il servizio per il pubblico secondo le esigenze dei trasporti occorrenti nell' interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e in tempo di guerra, l'esercente deve continuare la gestione delle strade ferrate con gli stessi organi come nei tempi ordinari, e la relativa responsabilità non ha altra limitazione, tranne quella che possa derivare dall'uso delle sopraindicate facoltà per parte dell'autorità militare.

Nelle anzidette circostanze, il comando supremo dell'esercito ha anche il diritto di fare direttamente l'esercizio di quelle linee che, a suo giudizio, si trovino in condizioni da richiedere la sostituzione dell'esercizio militare a quello civile. In questo caso per tali linee viene tenuto un conto dei prodotti dei trasporti per servizio militare e un altro di quelli per servizio pubblico, ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese vive sostenute dall'autorità militare, sono versati mensilmente nelle casse dello Stato, che rimborsa l'esercente delle spese vive da lui eventualmente sostenute. L'esercente non ha diritto ad altri compensi.

Per ragioni di ordine pubblico, le facoltà, di cui nei commi precedenti, possono essere in qualunque tempo conferite all'autorità militare con decreto Reale su proposta dei ministri dell'interno, della guerra e dei lavori pubblici.

Quando per misura di ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo o il comando supremo dell'esercito ordinino la temporanea sospensione dell'esercizio e facciano in qualunque modo interrompere una ferrovia, la spesa dei lavori per la interruzione e quella per il completo ristabilimento della linea è a carico dello Stato, senza che l'esercente possa pretendere risarcimento di danni.

CAPO III.

Servizi cumulativi

Art. 136.

Obbligo dei servizi cumulativi e di corrispondenza.

(Art. 42, legge 7 luglio 1907, n. 429).

È obbligatoria, per le ferrovie allacciate tra di loro, l'istituzione dei servizi cumulativi.

Possono essere escluse da quest'obbligo le spedizioni in transito diretto e quelle con rispedizioni da stazioni intermedie.

Qualora non esista l'allacciamento fra la ferrovia ed altri mezzi di trasporto, o, per altre circostanze, si riconosca non conveniente, previo parere del Consiglio generale del traffico, l'istituzione del servizio cumulativo, deve essere dall'esercente istituito un servizio di corrispondenza.

L'obbligo dei servizi cumulativi o di corrispondenza, secondo i casi, deve essere iscritto in qualunque concessione nuova o rinnovata con imprese di trasporto terrestri, o di navigazione in qualunque modo sovvenute dallo Stato o da enti locali e investite di servizi pubblici rimunerati.

Art. 137.

Condizioni e norme.

(Art. 282, secondo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Il Governo ha facoltà di ordinare un servizio cumulativo sulle linee ferroviarie dipendenti da diverse società, a condizioni da concertarsi fra le medesime. In caso di dissenso, le questioni relative sono regolate da arbitri.

(Art. 44, legge 7 luglio 1907, n. 429).

Le condizioni e le norme dei servizi cumulativi e di corrispondenza, e per l'uso delle stazioni comuni con le ferrovie dello Stato, sono concordate dall'Amministrazione delle strade ferrate dello Stato con le altre Amministrazioni interessate.

Se l'accordo non sia intervenuto nel termine di tre mesi dalla richiesta della parte più diligente, od entro sei mesi dal ricorso diretto da un interessato al direttore generale delle ferrovie dello Stato e all'altra Amministrazione, le condizioni e le norme del servizio sono stabilite da tre arbitri nominati d'accordo fra le Amministrazioni, o, in difetto, uno dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato, uno dall'altra impresa di trasporti interessata e il terzo dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Nel caso che taluna delle Amministrazioni non elegga il proprio arbitro, il presidente della Corte d'appello, sopra domanda della parte più diligente o di chi possa avervi interesse, nomina anche l'arbitro o gli arbitri mancanti.

Gli arbitri decidono come amichevoli compositori.

Art. 138.

Istradamento.

(Art. 41, primo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429).

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato può istradare le merci anche per via diversa dalla più breve, quando, essendo in possesso delle spedizioni, sia in grado di farle giungere, sulle linee sue o da essa esercitate, a destinazione o al vettore successivo, applicando però in ogni caso la tassazione corrispondente alla via più breve, quando però questa sia costituita da una linea a scartamento uguale ed in servizio cumulativo colle ferrovie di Stato, e fermi restando i termini di resa, esclusa ogni partecipazione dei concessionari delle linee più brevi al prodotto per i tratti non percorsi.

(Art. 1, penultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444, e art. 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Nell'applicazione delle disposizioni relative alla tassazione delle merci di cui al precedente comma, non viene tenuto conto degli abbreviamenti di percorso dipendenti da linee concesse all'industria privata dopo la legge 12 luglio 1908, n. 444, salvo eventuali accordi sugli istradamenti.

(Art. 41, secondo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429).

Le riduzioni di tariffe derivanti dall'applicazione della base differenziale sono attuate anche nei servizi cumulativi con le ferrovie concesse all'industria privata, purchè i concessionari vi abbiano aderito, e sulle ferrovie stesse siano in vigore tariffe uguali a quelle delle ferrovie dello Stato. Nelle concessioni di ferrovie all'industria privata posteriori alla legge 7 luglio 1907, n. 429, s'intende imposto al concessionario l'obbligo del cumulo delle distanze.

CAPO IV.

Esercizio economico

Sezione I.

Servizi economici parziali

Art. 139.

Applicazione della tassa erariale.

(Art. 15, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Ai prodotti dei treni, esclusivamente composti di carrozze delle classi inferiori, organizzati con l'annuenza del ministro dei lavori pubblici per servizi suburbani delle grandi città e dei centri agricoli, per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza o per trasporto di operai o lavoratori della terra, si applica, sui prezzi di trasporto, la tassa erariale per i trasporti a piccola velocità.

Uguale facilitazione è accordata per i biglietti di abbonamento settimanale o festivo pel trasporto degli operai e dei lavoratori della terra.

Art. 140.

Facilitazioni di tariffe per approfittare delle riduzioni fiscali.

(Art. 17, legge 30 giugno 1906, n. 272).

I concessionari di ferrovie esistenti od in corso di costruzione al 30 giugno 1906, i quali intendano fruire dei benefici speciali accordati dal precedente articolo, debbono applicare corrispondenti riduzioni di tariffe e facilitazioni nei trasporti, fra le quali sono prescritte le seguenti:

a) istituzione di biglietti d'abbonamento settimanale o festivo per gli operai e per i lavoratori della terra, per zone, sulla base di quella massima riduzione delle tariffe normali che dal Governo sia riconosciuta possibile caso per caso all'atto dell'applicazione del presente testo unico di legge alle ferrovie esistenti od in corso di costruzione;

b) trasporto gratuito, nei modi che siano stabiliti dal regolamento, dei prodotti della campagna, della stalla e della pesca, che i campagnoli e pescatori portino con loro allo scopo di vendita diretta sul mercato o sul luogo del consumo, alla condizione che per ciascun viaggiatore il peso complessivo degli oggetti non superi i trenta chilogrammi; e trasporto pure gratuito dei recipienti vuoti di ritorno;

c) trasporto gratuito, nello stesso limite di peso, degli attrezzi rurali, che i coltivatori ed i braccianti portino seco per loro uso nella coltivazione della terra, e degli arnesi che i pescatori portino con loro per la pesca.

Le norme per la istituzione dei biglietti di abbonamento e per i trasporti di cui si tratta nelle lettere *b*) e *c*), la natura ed il numero dei treni destinati a tali trasporti, la designazione dei prodotti e degli attrezzi rurali e da pesca ammessi al trasporto gratuito, nonchè le relative condizioni per i recipienti vuoti di ritorno, sono stabilite per regolamento.

I concessionari di nuove ferrovie i quali vogliono fruire sin dall'inizio dei benefici speciali qui disposti, debbono accettare le tariffe ridotte che saranno prescritte negli atti di concessione. E se di questi benefici vogliono usufruire in seguito, valgono per essi le disposizioni come per le ferrovie esistenti od in corso di costruzione dopo la legge 30 giugno 1906, n. 272.

Sezione II.

Regime economico completo

Art. 141.

Autorizzazione dell'esercizio economico.

(Art. 11, legge 4 dicembre 1902, n. 506; art. 1, lettera *k*), legge 15 luglio 1909, n. 524; art. 14, legge 21 luglio 1910, n. 580, e articolo 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Su tutte le ferrovie concesse all'industria privata può, con decreto Reale, essere autorizzata l'applicazione del regime economico di esercizio.

Art. 142.

Modalità tecniche di esercizio economico.

(Art. 2, primi tre commi, legge 9 giugno 1901, n. 220).

Le modalità e le condizioni tecniche, secondo le quali è effettuato l'esercizio economico, vengono determinate con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nel detto decreto sono stabiliti il tipo del materiale mobile, la velocità massima e quella minima commerciale e la composizione dei treni in rapporto con le condizioni della strada, e le prescrizioni valevoli a conciliare la sicurezza dell'esercizio con la razionale economia del medesimo, specialmente per quanto riguarda il numero e le attribuzioni del personale, la composizione e la circolazione dei treni.

Nello stesso decreto può essere consentita, con speciali cautele l'applicazione del telefono invece del telegrafo per la trasmissione dei dispacci necessari alla sicurezza e regolarità dell'esercizio. Il telefono deve installarsi anche nelle fermate nelle quali si effettua il servizio merci.

Art. 143.

Riduzione del diritto di bollo.

(Art. 3, legge 9 giugno 1901, n. 220; art. 1, lettera *i*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

In tutti i casi in cui venga attuato l'esercizio economico di cui all'art. 141, il diritto di bollo di centesimi 5, stabilito dall'art. 157, è sostituito da una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti per i viaggiatori e dei riscontri per le merci, nella misura dell'1 e mezzo per cento quando si tratti di trasporti a grande velocità e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

Art. 144.

Riduzione dell'imposta erariale.

(Art. 4, primo comma, legge 9 giugno 1901, n. 220).

Il Governo, tenuto conto delle condizioni speciali di ciascuna linea o tratto di linea su cui sia attuato l'esercizio economico, può, col decreto Reale di cui all'art. 141, ridurre fino al limite minimo del 2 per cento l'imposta erariale stabilita per i trasporti a grande velocità.

Art. 145.

Riduzione di tariffe.

(Art. 5, legge 9 giugno 1901, n. 220).

In sostituzione delle tariffe generali e speciali approvate con la legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), sono adottate, per le linee o tratti di linea ad esercizio economico, tariffe generali e speciali, queste ultime ai sensi dell'art. 416 del Codice di commercio, semplificate e stabilite su basi mediamente ridotte, tenuto conto, per ciascuna linea, delle necessità speciali del traffico al quale essa serve.

La riduzione delle tariffe può arrivare:

fino al 30 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto superiore a L. 7500 a chilometro;

fino al 35 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto da oltre L. 5000 a L. 7500 a chilometro;

fino al 40 per cento, in media sui ribassi unitari, per le linee di prodotto non superiore a L. 5000 a chilometro.

Art. 146.

Riduzioni parziali di tariffe.

(Art. 18, comma secondo, legge 30 giugno 1906, n. 272; art. 14, legge 21 luglio 1910, n. 580, e art. 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Quando le riduzioni disposte con l'articolo precedente riguardino soltanto le tariffe relative a viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, la riduzione di tali tariffe può essere portata, nella media dei ribassi unitari, fino al 30, al 35 e al 40 per cento, secondochè il prodotto lordo medio per viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, è superiore a L. 5500 al chilometro, ovvero sta fra le L. 5500 e 4000, od è inferiore a L. 4000.

Art. 147.

Condizioni di applicabilità dell'esercizio economico.

(Art. 12, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le disposizioni dell'art. 146 sono applicabili purchè:

a) l'esercente si obblighi a versare allo Stato, a titolo di speciale compartecipazione, il 10 per cento del maggior prodotto che si otterrà in confronto a quello medio dei tre anni di più alto reddito nel quinquennio anteriore alla riduzione della tassa erariale aumentato del 25 per cento, oppure quella somma che per tale titolo sarà di biennio in biennio determinata d'accordo;

b) non sia diminuito il numero delle coppie di treni esistenti in base all'ultimo orario estivo ed invernale, anche se attuate in via di esperimento, oltre gli obblighi di concessione e di legge;

c) non venga stabilita concorrenza a linee di Stato, che servano direttamente gli stessi centri e alle quali non sia stato applicato il servizio economico.

Art. 148.

Esigenze militari.

(Art. 19, ultimo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272).

È in facoltà del ministro dei lavori pubblici, d'accordo col ministro del tesoro, a richiesta dell'esercente di una ferrovia secondaria, il cui prodotto sia compreso nei limiti dell'art. 146, di applicarne le disposizioni a quella ferrovia, anche quando taluna delle modalità del servizio economico non possa per esigenze militari esservi applicata.

TITOLO VII.

Disposizioni tributarie

CAPO I.

Tassa erariale

Art. 149.

Trasporti a grande velocità.

(Art. 1, legge 6 aprile 1862, n. 542; ed art. 1, legge 14 giugno 1874, n. 1945).

I viaggiatori, nonchè i bagagli e gli oggetti di ogni genere che vengano trasportati a grande velocità sulle ferrovie, pagano allo Stato una tassa calcolata al 13 per cento del prezzo del loro trasporto.

Art. 150.

Trasporti a piccola velocità.

(Art. 2, legge 14 giugno 1874, n. 1945).

È stabilita una tassa del 2 per cento sui prezzi dei trasporti a piccola velocità su tutte le strade ferrate del Regno.

Art. 151.

Frazioni di lira.

(Art. 3, legge 6 aprile 1862, n. 542).

Quando, dall'applicare alla distanza il prezzo unitario di trasporto accresciuto del decimo corrispondente alla tassa, risulti una somma con frazioni minori di un ventesimo di lira, sono queste calcolate per cinque centesimi.

Art. 152.

Riscossione e versamento da parte degli esercenti ferroviari.

(Art. 2, legge 6 aprile 1862, n. 542; art. 2, primo comma, legge 23 agosto 1868, n. 4552; art. 3, legge 14 giugno 1874, n. 1945; art. 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Le Amministrazioni delle ferrovie sono tenute a riscuotere per conto dello Stato, oltre ed insieme al prezzo di trasporto loro spettante, ed a versare nelle casse dello Stato, entro il termine di quarantacinque giorni dalla scadenza di ogni mese, le somme riscosse a titolo di tasse, come agli articoli precedenti.

Art. 153.

Perdita della tassa erariale per lo Stato.

(Art. 4, legge 14 giugno 1874, n. 1945).

Qualora per il rilascio di un biglietto di viaggio sulle ferrovie, gratuito od a prezzo ridotto, non giustificato da veri motivi del servizio ferroviario, o dalle disposizioni del presente testo unico di legge, o dagli atti di concessione, ovvero se, per convenzioni particolari in contravvenzione all'art. 125, le quali concedono ribasso di tariffa pel trasporto di merci, ne venga danno allo Stato per perdita o diminuzione delle tasse di cui nei precedenti articoli, la società o il concessionario della strada ferrata che abbia rilasciato il biglietto o fatta la convenzione deve rifondere del proprio la tassa non percetta, e sottostà inoltre a una multa estensibile da 50 a 1000 lire.

Rimane salvo al Governo il diritto di computare il prezzo del trasporto nella liquidazione delle garanzie o sovvenzioni, alle quali fosse tenuto.

Art. 154.

Norme pei biglietti di favore.

(Art. 5, legge 14 giugno 1874, n. 1945).

Tutti indistintamente i biglietti di circolazione gratuita o a prezzo ridotto debbono essere staccati da un registro a madre e figlia, e i concessionari, ad ogni richiesta debbono esibire questo registro all'ufficio governativo di controllo per le opportune osservazioni nell'interesse dello Stato.

I concessionari debbono inoltre prestarsi a quelle altre misure o riscontri che il Governo prescriva a fine di prevenire o scoprire il rilascio abusivo di biglietti di favore.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite con un'ammenda estensibile da 50 a 1000 lire.

Art. 155.

Procedura di esazione.

(Art. 6, legge 14 giugno 1874, n. 1945; ed art. 2, ultimo comma, legge 23 agosto 1868, n. 4552).

Decorsi i quarantacinque giorni, di cui all'art. 152, si applica, per la riscossione delle tasse dovute dai concessionari delle strade ferrate, la disposizione dell'art. 1 dell'allegato *B* della legge del 19 aprile 1872, n. 759 (serie 2ª), ed il tesoro si vale, per l'incasso di tali somme, nonchè di quelle riscosse dalle società per la tassa del bollo sui biglietti dei viaggiatori e sui riscontri delle merci, della procedura stabilita dalla legge del 26 agosto 1868, n. 4548, e del privilegio di cui all'art. 1957 del Codice civile.

CAPO II.

Registro e bollo

Art. 156.

Tassa di registro.

(Art. 292, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Gli atti relativi all'acquisto e alla espropriazione dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione delle ferrovie pubbliche concesse all'industria privata, e delle loro dipendenze ed accessori, non sono soggetti che al pagamento di un diritto fisso da determinarsi in ciascun atto di concessione e vanno esenti da qualsivoglia diritto proporzionale di registro.

Essi possono sempre venire estesi nelle forme concesse per quelle espropriazioni che si fanno per opera di utilità pubblica nell'interesse dello Stato.

(Art. 5, legge 29 giugno 1873, n. 1475).

Può essere accordata ai concessionari la esenzione dal diritto proporzionale di registro e l'applicazione del solo diritto fisso di una lira per i seguenti atti:

a) l'atto con cui il Governo fa la concessione della strada ferrata;

b) l'atto con cui i concessionari cedano ad altri l'avuta concessione;

c) il contratto con cui una Provincia, un Comune o un Consorzio stipuli un mutuo nel solo scopo della costruzione delle ferrovie concesse.

Art. 157.

Tassa di bollo sui biglietti e riscontri.

(Art. 20, n. 5, testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414).

Sono soggetti alla tassa di centesimi cinque, qualunque sia la dimensione della carta, i biglietti per il trasporto non gratuito dei viaggiatori sulle ferrovie, e quelli di riscontro pel trasporto o per la consegna delle merci e dei bagagli a grande e piccola velocità.

Art. 158.

Tassa di bollo per gli abbonamenti.

(Art. 66, ultimo comma, testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414; ed art. 16, legge 30 giugno 1906, n. 272).

I biglietti o riscontri per l'abbonamento al trasporto a tempo determinato di viaggiatori o di merci sulle ferrovie pubbliche sono soggetti ad una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti o riscontri stessi, nella misura dell'1,50 per cento, quando si tratti di trasporti a grande velocità, e del mezzo per cento quando si tratti di trasporti a piccola velocità.

Art. 159.

Sovratassa.

(Articolo unico, legge 27 giugno 1909, n. 411 e art. 1, primo comma, legge 28 luglio 1911, n. 842).

Allo scopo, di cui al primo comma dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, è stabilita, sino a tutto l'anno solare 1923, una sovrattassa di centesimi cinque alla tassa di bollo dovuta sui biglietti per trasporto di viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi, nonchè sui riscontri pel trasporto di bagagli e merci, sulle ferrovie, sulle polizze di carico e sulle lettere di vettura emesse nel Regno e provenienti dall'estero.

La stessa sovrattassa di centesimi cinque è dovuta per i biglietti di abbonamento e pei biglietti e riscontri relativi a trasporti di viaggiatori e di merci sulle ferrovie in esercizio economico, di che agli articoli 143 e 158 del presente testo unico.

(Art. 1, secondo comma, legge 28 luglio 1911, n. 842).

Dal 1° gennaio 1912 i relativi proventi sono destinati anche agli scopi menzionati nella legge 28 luglio 1911, n. 842.

(Art. 2, terzo comma, legge 12 gennaio 1909, n. 12).

Sono esclusi dalla sovrattassa tutti i biglietti semplici di 3ª classe per le percorrenze non superiori a 10 km. ed i biglietti di andata e ritorno di 3ª classe per le percorrenze complessive fra andata e ritorno non superiori ai 20 km.

Art. 160.

Riscossione della tassa.

(Art. 66, testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414).

Le società concessionarie di ferrovie pubbliche o altri esercenti le medesime possono essere esonerati dall'obbligo di fare apporre il bollo ai biglietti o riscontri per trasporto dei viaggiatori o delle merci, quando si sottomettano al pagamento, in rate trimestrali scadute, di una somma annuale corrispondente all'ammontare delle tasse, che sarebbero dovute in ragione del numero dei biglietti o riscontri emessi nell'anno precedente.

Al termine di ciascun anno si fa il computo, di concerto con gli agenti finanziari e sulle risultanze dei registri tenuti dalle società o altri esercenti, dei biglietti o riscontri realmente emessi, ed ha luogo il pagamento o la restituzione di ciò che sia stato in meno o più pagato.

Anche per il primo anno di esercizio i rappresentanti delle società o i concessionari possono godere dell' indicata facilitazione purchè entro un mese dall'attivazione della linea o di parte di essa, dichiarino all'agente incaricato della riscossione della tassa, il numero approssimativo dei biglietti o riscontri che presumono potersi emettere dal giorno dell'attivazione fino al 31 dicembre dell'anno in corso, ed eseguiscano, in base alla fatta dichiarazione, il pagamento delle tasse in rate trimestrali scadute.

Per l'anno successivo a quello in cui ha avuto luogo l'attivazione della linea si osservano le norme ordinarie calcolando per l'anno intiero il numero dei biglietti o riscontri in proporzione di quelli effettivamente emessi nella parte dell'anno precedente, nella quale la ferrovia fu in esercizio.

CAPO III.

Tributi e variazioni fiscali

Art. 161.

Tributi immobiliari.

(Art. 283, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata sono soggette al pagamento di ogni sorta di tributo pubblico stabilito dalla legge a carico degli stabili nei paesi attraversati dalle loro linee.

Tali tributi, per quanto riguarda al suolo occupato dal corpo delle ferrovie o delle loro dipendenze, vengono fissati in ragione di superficie ed in somma non diversa da quella per cui il suolo medesimo veniva tassato nell'anteriore sua destinazione.

Le fabbriche per uffici, alloggi e sale di aspetto, tettoie, rimesse, magazzini, officine, case cantoniere ed altre, quantunque attinenti al servizio delle strade ferrate, sono censite per parificamento agli altri fabbricati delle località in cui si trovano situate.

Art. 162.

Esenzione dal dazio consumo.

(Articoli 25 e 26, legge 6 luglio 1905, n. 323).

I Comuni non possono imporre alcun dazio di consumo sopra i materiali e sopra tutto ciò che è destinato alla costruzione ed all'esercizio delle strade ferrate poste nel loro territorio.

Le linee ferroviarie, le stazioni e le loro dipendenze sono considerate come poste fuori del recinto daziario dei Comuni chiusi.

Nel regolamento approvato con R. decreto 17 giugno 1909, n. 455, sono determinate le dipendenze delle stazioni ed è disciplinata la sorveglianza nei riguardi del dazio consumo.

Art. 163.

Variazioni fiscali successive.

(Art. 294, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Non è mai ammesso alcun reclamo dei concessionari delle ferrovie pubbliche pel fatto di modificazioni che possano venire introdotte ne' diritti di pedaggio, nei dazi pubblici o nelle tariffe doganali che si stabiliscano dopo le concessioni.

TITOLO VIII.

Disposizioni di polizia

Art. 164.

Ingresso nelle piazze delle stazioni.

(Art. 301, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

L'ingresso, le fermate e la circolazione delle carrozze e carri destinati al trasporto di persone e merci nei cortili e piazze annesse alle stazioni delle ferrovie pubbliche sono sottoposti a regolamenti di ordine pubblico, da approvarsi dal Ministero dei lavori pubblici.

(Art. 35, legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Sulla sede propria, e nelle dipendenze delle ferrovie è proibito a qualsivoglia persona estranea al servizio di introdursi, di circolare o di fermarsi, eccettuati i luoghi delle stazioni destinati per l'accesso ai treni o per la spedizione delle merci, i passaggi a livello nel tempo in cui per opera del personale delle strade ferrate sono tenuti aperti ed i passaggi privati e pedonali; e d'introdurvi animali e di farvi circolare o stanziare vetture o macchine estranee al servizio.

Tale divieto non è applicabile ai funzionari amministrativi o politici, agli agenti della forza pubblica, della pubblica sicurezza e dell'Amministrazione delle finanze dello Stato che verranno indicati dal Ministero dei lavori pubblici, il quale determinerà pure, intesi i concessionari, le opportune misure speciali di precauzione.

Art. 165.

Allontanamento dalla ferrovia.

(Art. 303, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I cantonieri, i guardiani e gli altri agenti di una strada ferrata debbono far uscire immediatamente qualunque persona si sia introdotta nel recinto di essa strada e sue dipendenze, o nelle vetture in cui non abbia diritto di entrare.

In caso di resistenza, qualunque impiegato della ferrovia può chiedere l'assistenza della forza pubblica.

Gli animali abbandonati che si trovino nel suddetto recinto sono fermati e posti sotto sequestro.

Art. 166.

Agenti ferroviari e polizia stradale.

(Art. 44, legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Gli agenti delle ferrovie su strade ordinarie sono equiparati ad agenti di polizia stradale allo scopo di far osservare le prescrizioni di polizia stradale nei tratti di via ordinaria percorsi dalle ferrovie.

Art. 167.

Obblighi dei viaggiatori.

(Art. 309, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Chi si serve delle ferrovie pubbliche per viaggiare o per trasportare oggetti, deve osservare tutte le prescrizioni relative, ed uniformarsi alle avvertenze che a siffatto riguardo gli siano date dal personale applicato all'esercizio ed è responsabile delle infrazioni alle leggi e regolamenti daziari provenienti dal fatto suo.

Art. 168.

Contravvenzioni e pene.

(Art. 310, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; ed art. 20, n. 3, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

Le contravvenzioni alle disposizioni del capo IV del titolo III sono punite con l'arresto fino ai 5 giorni, e con ammende fino a L. 300, oltre al risarcimento dei danni ed a quelle maggiori pene in cui i contravventori possono essere incorsi a termine del Codice penale, ed oltre all'obbligo di rimettere le cose in pristino nel termine che verrà prefisso, in mancanza di che sarà provveduto d'ufficio a loro maggiori spese.

Nei casi d'urgenza, gli ufficiali addetti al servizio delle ferrovie possono, previo processo verbale, far togliere, anche prima della sentenza sulla contravvenzione, ogni opera ed oggetto dannoso al servizio.

I contravventori possono venire per le vie amministrative assoluti dall'obbligo della restituzione delle cose in pristino nei casi contemplati nell'art. 71, se il Ministero dei lavori pubblici, in seguito a relativa domanda, legittimi il loro operato.

Art. 169.

Opposizioni e resistenza.

(Art. 311, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; ed art. 20, n. 3, R decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

Le contravvenzioni all'art. 165, nei casi di opposizione o resistenza, sono punite con l'arresto fino a 5 giorni o con l'ammenda fino a lire cinquanta.

Art. 170.

Abbandono del posto.

(Art. 312, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; ed art. 22, n. 6, R. decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

Qualunque macchinista o conduttore guarda-freno abbandoni il suo posto mentre un treno è in corsa, è punito con la detenzione da sei mesi a due anni.

Art. 171.

Arresto preventivo.

(Art. 6, legge 25 giugno 1909, n. 372).

In occasione di un sinistro ferroviario non sono soggetti, purchè immuni dal dolo e purchè non abbandonino il servizio, all'arresto preventivo, comminato per la flagranza di reato dalle vigenti leggi, gli agenti ferroviari, che si trovino in servizio sulle locomotive e sui treni danneggiati, o siano addetti al movimento delle stazioni ove, o fra le quali, il sinistro sia avvenuto, o attendano alla sorveglianza della linea in località e per funzioni comunque involgenti una presunzione di colpa.

Tutti, indistintamente, i detti agenti che, in presenza del sinistro, o prima di riceverne ordine, abbandonino il servizio, incorrono per ciò solo nella pena di cui all'articolo precedente senza pregiudizio delle altre sanzioni dei regolamenti speciali dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 172.

Remozione di cadaveri.

(Articoli 7 e 11, legge 25 giugno 1909, n. 372).

Qualora, in seguito ad un sinistro ferroviario o per qualsiasi altra causa, ancorchè ignota, si rinvengano lungo la sede ferroviaria, ed in giacitura tale da interessare la libera circolazione dei treni, dei cadaveri, questi potranno, anche prima dell'intervento dell'autorità giudiziaria, venire rimossi, previo accertamento e descrizione delle precise condizioni in cui furono rinvenuti, a cura dei delegati ed applicati di pubblica sicurezza, degli ufficiali e sottufficiali dei carabinieri Reali o del sindaco del Comune o di chi ne fa le veci.

Eguali facoltà, e sotto la stessa condizione di urgenza, sono conferite al personale delle ferrovie designato dal regolamento, per la rimozione, previo accertamento e descrizione, del materiale rotabile, la cui permanenza sul luogo di un qualsiasi infortunio ostacoli la pronta riattivazione della circolazione dei treni.

Tale materiale sarà inviato alle officine per le occorrenti riparazioni, o rimesso senz'altro in circolazione, salvo divieto dell'autorità giudiziaria, che sarà però revocato appena compiuti, con precedenza su ogni altra indagine, gli accertamenti ed i rilievi del caso.

Art. 173.

Atti d'inchiesta.

(Articoli 4 e 11, legge 25 giugno 1909, n. 372).

Salvo il disposto dell'art. 180 del Codice penale, le Amministrazioni ferroviarie non sono tenute a comunicare all'autorità giudiziaria gli atti e le relazioni delle inchieste in ogni caso di sinistro che abbia recato danno alle persone o alle cose.

Art. 174.

Verbali di accertamento.

(Art. 314, secondo, terzo e quarto comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Alla osservanza di tutte le disposizioni del presente titolo sono in obbligo di sorvegliare gli agenti di polizia giudiziaria, i funzionari governativi d'ispezione, gl'ingegneri e tutti gli altri agenti applicati all'esercizio, alla custodia ed alla manutenzione delle ferrovie.

Le infrazioni alle suddette disposizioni, costituiscano esse delitti o semplici contravvenzioni, possono essere accertate col mezzo di verbali stesi dai suddetti funzionari, impiegati ed agenti.

Per la legalità dei detti verbali, gl'impiegati ed agenti di ogni grado, applicati alle ferrovie concesse all'industria privata, debbono essere giurati nelle forme volute dalla legge.

Art. 175.

Conferma dei verbali.

(Art. 315, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

I verbali stesi dagli agenti di polizia giudiziaria, o dai funzionari governativi d'ispezione o dagli ufficiali da essi dipendenti sono esenti dalla conferma; tutti gli altri devono essere confermati entro i tre giorni successivi a quello del reato, davanti al giudice del mandamento, in cui il medesimo sia stato commesso, o davanti a quello del mandamento di residenza dell'autore del verbale.

Art. 176.

Forza probante dei verbali.

(Art. 316, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 20, R decreto 1° dicembre 1889, n. 6509).

I verbali, stesi e confermati a norma dei due articoli precedenti, fanno fede sino a prova contraria per fatti punibili con pene che non siano l'ergastolo, l'interdizione perpetua dai pubblici uffici e

la reclusione e la detenzione per un tempo non inferiore nel minimo ai tre anni.

Quanto ai reati più gravi, i verbali sono trasmessi al magistrato acciocchè si proceda nelle forme ordinarie.

Art. 177.

Polizia delle ferrovie private.

(Art. 318, primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le disposizioni del presente titolo, che concernono la sicurezza delle persone e delle cose, e la pubblica igiene nell'esercizio delle ferrovie, sono anche applicabili alle ferrovie private.

TITOLO IX.

Fine della concessione

Capo I.

Decadenza

Art. 178.

Ritardo nell'inizio dei lavori oltre il termine dell'atto di concessione.

(Art. 250, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Se alla scadenza del termine accordato dagli atti di concessione per l'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie pubbliche, e dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici almeno un mese prima ai concessionari, questi non si siano messi in grado di cominciare e continuare i detti lavori, perdono la metà della somma di cui abbiano fatto materiale deposito o per cui abbiano prestato cauzione a termini dell'art. 24, la quale metà è devoluta al Governo, a meno che non facciano legalmente constatare d'impedimenti provenuti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio.

Se il detto deposito definitivo non è stato fatto, o la cauzione prestata nel termine di tempo prescritto, i concessionari perdono l'importare della intiera cauzione primordiale prestata alla stipulazione dell'atto di concessione.

Art. 179.

Ritardo oltre il biennio.

(Art. 3, legge 30 aprile 1899, n. 168).

Indipendentemente dalle disposizioni dell'articolo precedente, il concessionario di una ferrovia pubblica, concessa e sovvenzionata a' termini del presente testo unico di legge, incorre di pieno diritto, e senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e dalla sovvenzione se, nel termine di due anni, non abbia avviati i lavori ed eseguite le provviste in modo da rendere sicura l'apertura all'esercizio nel termine stabilito dall'atto di concessione.

Se concorrono giustificati motivi, il termine suddetto può essere prorogato di un altro anno.

Le constatazioni all'uopo necessarie sono eseguite dal Governo in confronto del concessionario, e contro la dichiarazione di decadenza non è ammesso alcun gravame.

Art. 180.

Ritardo per l'apertura dell'esercizio.

(Art. 251, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Se, alla scadenza del termine fissato dagli atti di concessione pel compimento ed apertura al permanente e regolare esercizio delle linee concesse, i concessionari non abbiano dato piena esecuzione alle contratte obbligazioni, senza aver fatto legalmente constare di impedimenti di forza maggiore del tutto indipendenti dal fatto proprio, incorrono, di pieno diritto e senza che occorra alcuna costituzione in mora, nella decadenza della concessione e nella perdita dell'intiera cauzione definitiva.

Art. 181.

Asta pubblica.

(Art. 252, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Nel detto caso il Governo provvede alla continuazione ed ultimazione delle opere tutte rimaste imperfette, ed all'esecuzione di tutte le altre obbligazioni contratte dai concessionari, col mezzo di un'asta pubblica da aprirsi sulle basi dei capitolati annessi agli atti di concessione, e, per riguardo alle opere o parti di opere già eseguite, ai materiali utili provvisti, ai terreni acquistati ed ai tronchi di strada che si trovino già posti in esercizio, sul prezzo di stima che viene determinato da arbitri inappellabili, due dei quali da nominarsi uno da ciascuna delle parti, ed il terzo, in caso di disaccordo, dal tribunale.

Art. 182.

Aggiudicazione e prezzo.

(Art. 253, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le concessioni sono deliberate a chi, oltre ad assumersi tutte le obbligazioni dei concessionari decaduti, i quali in ogni caso non possono mai essere deliberatari, ed al prestare tutte le necessarie guarentigie d'idoneità e responsabilità, abbia offerto un maggiore aumento sul detto prezzo di stima.

Il prezzo del deliberamento viene, nel termine che verrà stabilito dagli atti d'incanto, corrisposto dai nuovi concessionari ai concessionari decaduti, prelevatone però prima ciò che è dovuto allo Stato in rimborso di quella parte di cauzione definitiva che sia già stata restituita.

Art. 183.

Secondo incanto e decadenza.

(Art. 254, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Se il primo incanto va deserto, si deve, dentro termine non minore di due mesi, procedere ad un secondo, il quale può essere aperto con ribasso non maggiore di un quarto sul primitivo prezzo di stima delle opere eseguite, dei terreni acquistati e dei materiali provvisti.

Quando riesca infruttuoso anche il secondo incanto, i concessionari s'intendono definitivamente decaduti da tutti i diritti della concessione; le porzioni di strada già eseguite che si trovino in esercizio cadono immediatamente in proprietà assoluta dello Stato, il quale è libero di conservarle o di abbandonarle, come altresì di continuare o no i lavori ineseguiti; nè in qualsivoglia caso ha altra obbligazione che quella di corrispondere ai concessionari un corrispettivo eguale al prezzo delle opere eseguite e delle provviste fatte, stimate indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento od esercizio della strada ferrata, a giudizio degli arbitri inappellabili sopra mentovati.

Art. 184.

Interruzione dell'esercizio.

(Art. 255, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Se, compiuta ed aperta al pubblico una strada ferrata concessa all'industria privata, l'esercizio di essa venga ad interrompersi su tutta o su una parte della linea, senza che il concessionario vi provveda immediatamente, o se l'esercizio medesimo venga eseguito con gravi e ripetute irregolarità, l'Amministrazione superiore prende, a spese e rischio di esso concessionario, le misure necessarie per assicurare provvisionalmente il ristabilimento, la regolarità e la sicurezza del servizio pubblico, e prefigge un termine perentorio dentro il quale deve il detto concessionario eseguire tutto il necessario pel ristabilimento del servizio definitivo.

Scaduto questo termine il concessionario che non abbia soddi-

sfatto alle intimategli ingiunzioni, senza che possa far constare di impedimenti provenienti da forza maggiore ed indipendenti dal fatto proprio, decade dalla concessione; e si provvede nel modo prescritto ai quattro articoli precedenti.

Il rimborso delle spese che il Governo abbia anticipato per effetto del presente articolo è riscosso colle forme e coi privilegi delle imposte prediali.

Art. 185.

Proroghe.

(Art. 256, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le proroghe all'incominciamento dei lavori di costruzione delle ferrovie, alla loro ultimazione ed al ristabilimento dell'interrotto esercizio, a cui possono avere diritto i concessionari nei casi legalmente accertati di forza maggiore e dal fatto loro indipendenti, sono determinate dal Ministero dei lavori pubblici con prefiggimento di termini, l'osservanza dei quali è pei concessionari obbligatoria come quelli prefissi dagli atti di concessione.

In ogni circostanza in cui siano per invocare il caso di forza maggiore onde evitare le comminate penalità, sono i concessionari in obbligo di notificare al Ministero dei lavori pubblici gli avvenimenti o le cause qualunque che abbiano impedito l'adempimento delle stipulate condizioni, e ciò dentro il termine più breve possibile e tale da permettere quelle verificazioni che possano venire giudicate necessarie per provarne la realtà e valutare la portata delle loro conseguenze. In difetto i concessionari sono considerati come decaduti di pieno diritto da ogni azione per siffatto riguardo.

CAPO II.

Scadenza

Art. 186.

Obblighi del concessionario.

(Art. 248, meno prime linee, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Alla scadenza del tempo di cui all'art. 22, e pel fatto solo di essa scadenza, lo Stato sottentra ai concessionari nell'esercizio di tutti gli utili e prodotti degli stabili od opere costituenti le ferrovie concesse e le loro dipendenze.

Debbono all'anzidetta scadenza i concessionari consegnare al Governo in buono stato la strada ferrata, le opere componenti la medesima e le sue dipendenze, quali sono l'armamento della via, le stazioni con le fabbriche tutte che vi sono comprese, le rimesse, i magazzini, le officine, le tettoie ed i rilevati di caricamento e scaricamento, le case e casotti di guardia, gli uffici delle esazioni, le macchine fisse ed in generale qualunque altro immobile che non abbia per destinazione distinta o speciale il servizio dei trasporti.

Se, durante quel numero d'anni anteriori alla scadenza delle concessioni che è stabilito negli atti delle medesime, i concessionari non si pongano in grado di ridurre la loro ferrovia nella buona condizione nella quale deve essere consegnata al Governo, questo è in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per fare eseguire d'ufficio i lavori che rimangano imperfetti.

Art. 187.

Diritti del concessionario.

(Art. 249, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Alla scadenza delle concessioni i concessionari conservano però, oltre le azioni reali, la proprietà degli oggetti mobili, come macchine di locomozione, carrozze e carri per trasporti, mobilie delle stazioni e fabbricati annessi, attrezzi ed utensili, materiali, combustibili, e provviste di ogni genere.

Gli atti di concessione stabiliscono, in ogni caso particolare, se, mediante pagamento del giusto valore, i concessionari siano in diritto di esigere che lo Stato ne faccia acquisto, o questo in diritto di pretendere dai concessionari la cessione, ed i modi ed i limiti dell'esercizio di tali diritti.

CAPO III.

Riscatto

Sezione I.

Ferrovie concesse prima della legge 12 luglio 1908, n. 444

Art. 188.

Riscatto dopo il trentennio.

(Art. 284, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Se altro termine più o meno lungo non sia stato fissato dall'atto di concessione, dopo scaduti trent'anni dal giorno nel quale una ferrovia pubblica concessa alla industria privata sia stata aperta al permanente servizio sopra tutta la sua lunghezza, ha diritto il Governo di farne a qualsivoglia epoca il riscatto, previo diffidamento di un anno almeno da darsi al concessionario, ove pure diverso termine non sia stato nella concessione stabilito.

In tal caso al detto concessionario, per tutto il tempo che rimanga ancora a trascorrere fino all'estinzione del suo privilegio, viene corrisposta una annualità eguale alla terza parte della somma dei prodotti netti ottenuti dalla ferrovia nei tre dei cinque anni immediatamente precedenti al diffidamento che diedero prodotto maggiore. Oltre a ciò gli si paga, al momento del riscatto od a quell'altra epoca che dalla concessione sia stata prestabilita, l'importare degli oggetti mobili e provviste indicate all'art. 187, di cui tanto il Governo è in diritto di esigere la cessione, quanto il concessionario di obbligarlo a fare l'acquisto al prezzo risultante da stima fissata d'accordo, ed in caso di dissenso, rimessa a giudizio di arbitri.

La suddetta annualità può essere, a scelta del concessionario, convertita in un capitale corrispondente all'annualità stessa col ragguaglio del 5 per cento da pagarsi all'atto del riscatto.

Art. 189.

Proroghe di termine di riscatto.

(Art. 8, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per le linee concesse prima della legge 12 luglio 1908, n. 444, in facoltà del Governo di stipulare convenzioni con i concessionari per la proroga dei termini di riscatto nei casi d'importanti aumenti patrimoniali debitamente autorizzati.

Sezione II.

Concessioni posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444

Art. 190.

Riscatto prima del trentennio.

(Art. 8, primi cinque commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nelle concessioni di costruzione e di esercizio posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444, se altro termine più o meno lungo non sia stato fissato dall'atto di concessione, lo Stato ha facoltà di provvedere, prima del termine stabilito dall'art. 188, al riscatto delle linee principali e delle secondarie divenute principali, ritenute necessarie al completamento della propria rete, corrispondendo al concessionario un'indennità determinata in base:

a) al valore della linea, che in nessun caso può eccedere lo ammontare del capitale occorso per la costruzione e per i successivi aumenti patrimoniali debitamente autorizzati ed accertati, detratte le quote di ammortamento per gli anni già trascorsi: da tale valore si deducono le quote di sovvenzione riservate all'esercizio e non occorse per esso, e le offerte degli enti interessati;

b) al rimborso delle spese generali, valutate in misura non

eccedente il 2 per cento del capitale di primo impianto o del capitale azionario, di cui all'art. 48;

c) al rimborso delle complessive perdite di esercizio eventualmente verificatesi sino all'epoca indicata per il riscatto, in eccedenza della parte di sovvenzione riservata all'esercizio;

d) ad un premio per l'avviamento dell'industria, che in nessun caso può eccedere il 5 per cento delle somme determinate a norma delle lettere a), b), c).

Le quote d'ammortamento del capitale occorso per la costruzione e per aumenti patrimoniali si calcolano per un periodo corrispondente a quello della sovvenzione governativa, o sino al termine della concessione quando non vi è sovvenzione.

Nelle quote d'ammortamento per le linee sussidiate si comprendono le rate pagate sulla parte di sovvenzione destinata alla costruzione.

Il concessionario ha inoltre diritto all'importo degli oggetti mobili e provviste a norma dell'art. 188.

Sulla necessità che la linea da riscattare faccia parte della rete di Stato sono intesi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie di Stato, ed i relativi pareri debbono essere presentati al Parlamento insieme all'atto di diffida, di cui all'art. 193.

Art. 191.

Riscatto dopo il trentennio.

(Art. 8, sesto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Trascorsi trent'anni dal giorno in cui una ferrovia pubblica, concessa all'industria privata dopo la legge 12 luglio 1908, n. 444, è stata aperta al permanente esercizio per tutta la sua lunghezza, o trascorsó il termine stabilito nell'atto di concessione, è in facoltà dello Stato di farne in qualsiasi epoca il riscatto:

1° alle condizioni dell'art. 188, per le ferrovie non collegate o collegate da un solo capo ad altre linee ferroviarie o di navigazione;

2° alle condizioni dell'art. 188 o a quelle dell'art. 190, a scelta del Governo, per le ferrovie collegate da entrambi i capi ad altre linee ferroviarie o di navigazione.

Art. 192.

Arbitrato.

(Art. 8, settimo ed ottavo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

In mancanza di accordo l'indennità di riscatto è in ogni caso determinata da tre arbitri, nominati uno dal Ministero dei lavori pubblici, uno dal concessionario ed il terzo dalle parti stesse o dal presidente della Corte d'appello di Roma.

Tale indennità può, a scelta del Governo, essere convertita in annualità al saggio stabilito nell'atto di concessione.

(Art. 9, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Non procedendosi al riscatto, le spese dell'arbitrato sono a carico dello Stato.

Sezione III.

Procedure pel riscatto

Art. 193.

Diffida.

(Art. 9, primi due commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il riscatto deve sempre essere preceduto da un atto di diffida in nome dei ministri del tesoro e dei lavori pubblici, notificato al concessionario od al subconcessionario almeno un anno prima della data indicata per la sua effettuazione.

Nei casi di cui alla sezione II, la diffida non produce alcun effetto, se non è seguita dall'accordo sull'indennità di riscatto o se non viene confermata dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici entro tre mesi dalla data della determinazione arbitrale, di cui al precedente articolo.

(Art. 2, tre ultimi commi, legge 7 luglio 1907, n. 429; e art. 1, lettera s), legge 15 luglio 1909, n. 524).

In ogni caso l'efficacia della diffida è subordinata, nell'interesse dello Stato, all'approvazione del Parlamento, al quale il Governo deve presentare in tempo utile le proposte pel riscatto stesso.

Nel caso in cui il Governo non ritenga conveniente il riscatto, deve darne in tempo utile comunicazione al Parlamento.

Art. 194.

Personale delle ferrovie riscattate.

(Art. 10, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Al personale delle ferrovie riscattate è conservato il trattamento stabilito nei propri regolamenti organici, fino a quando non siasi provveduto alla classificazione delle ferrovie e alla determinazione del trattamento del personale delle ferrovie secondarie esercitate dallo Stato.

CAPO IV.

Assunzione dell'esercizio da parte dello Stato

Art. 195.

Assunzione per decreto Reale e per legge.

(Art. 2, primo e secondo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429).

L'assunzione dell'esercizio di ferrovie da parte dello Stato, che avvenga per decadenza di una concessione o di una convenzione di esercizio a termini di legge o di contratto, è autorizzata con decreto Reale.

Il decreto Reale è proposto dal ministro dei lavori pubblici d'accordo col ministro del tesoro, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, e presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(Art. 4, prima parte dell'ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Si provvede con legge all'assunzione dell'esercizio, da parte dello Stato, di linee concesse all'industria privata, anche se a rimborso di spesa o per conto del concessionario.

CAPO V.

Proroga dell'esercizio privato

Art. 196.

Proroga.

(Art. 2, terzo comma, legge 7 luglio 1907, n. 429).

La proroga dell'esercizio privato, se dipendente da concessione o convenzione, è autorizzata con legge speciale.

TITOLO X.

Vigilanza e sindacato

CAPO I.

Organi governativi

Art. 197.

Ispettori governativi.

(Art. 287, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. F; e art. 1, lettera a), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Il Governo fa sorvegliare la buona esecuzione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, e l'andamento e gestione della loro manutenzione ed esercizio da propri funzionari.

Senza incagliare la libera azione dei concessionari per riguardo

alla scelta ed impiego degli agenti e dei mezzi di esecuzione, la sorveglianza dei funzionari anzidetti ha per scopo di riconoscere se vengano nell'interesse pubblico adempiute le condizioni ed obblighi imposti dal presente testo unico di legge, come pure dai regolamenti emanati in esecuzione del medesimo e dagli atti di concessione, e di esigere tale adempimento se i detti concessionari se ne discostassero.

Conseguentemente i funzionari governativi d'ispezione possono ordinare la riforma dei lavori che riconoscano non eseguiti giusta le buone regole dell'arte ed in conformità dei progetti approvati e delle stabilite condizioni, e farne sospendere la continuazione, ove alla detta riforma i concessionari non si prestassero; nel qual caso l'Amministrazione superiore, intese le osservazioni dei concessionari medesimi, può farvi dar opera d'ufficio, ove il caso lo richieda.

Incombenza dei funzionari governativi d'ispezione, quando le ferrovie siano aperte all'esercizio, è di sorvegliare alla buona manutenzione loro e delle loro dipendenze ed accessori, come anche del materiale fisso e mobile, ed alla regolare condotta del detto esercizio.

Invigilano pure sulla esatta applicazione delle tariffe, sull'eseguimento delle convenzioni che siano state stipulate dai concessionari col Governo o con altri concessionari sotto l'approvazione del Governo, e sulla osservanza delle leggi e dei regolamenti di polizia e d'ordine pubblico in vigore.

Le attribuzioni dei funzionari del Governo ed i loro rapporti co concessionari sono determinati da uno speciale regolamento d'ordine pubblico.

(Art. 278, secondo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; ed art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

I funzionari governativi d'ispezione hanno libera circolazione sul le linee concesse.

Art. 198.

Personale d'assistenza per le costruzioni.

(Art. 3, penultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Al personale di assistenza occorrente per la vigilanza sulla costruzione delle ferrovie concesse provvede il ministro dei lavori pubblici coi fondi stanziati nel bilancio dei lavori pubblici.

Art. 199.

Spese di sorveglianza.

Art. 288, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lettera *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Le spese tutte di visite, di sorveglianza e di collaudazione dei lavori di costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata, non che quelle di sorveglianza sulla loro manutenzione od esercizio, sono sempre a carico dei concessionari, i quali le debbono pagare nel modo e tempi che vengano stabiliti negli atti di concessione.

Capo II.

Vigilanza

Art. 200.

Disposizioni dell'Amministrazione.

(Art. 289, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

I concessionari di ferrovie pubbliche sono sottoposti all'osservanza non solo delle prescrizioni del presente testo unico di legge e dei regolamenti di polizia e di sicurezza pubblica emanati in esecuzione del medesimo, ma anche di quelle misure e disposizioni speciali che l'Amministrazione superiore, sentite le loro osservazioni, può prescrivere per assicurare la polizia, il regolare esercizio e la conservazione delle ferrovie e delle loro dipendenze.

Sono sempre a carico dei concessionari le spese occorrenti o che avrà cagionate la esecuzione del testo unico di legge, regolamenti, misure e disposizioni anzidetti.

Art. 201.

Modificazioni alle proposte dei concessionari.

(Art. 298, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Ogni qualvolta l'Amministrazione superiore creda essere il caso di modificare qualche proposizione dei concessionari, essa deve, salvo i casi d'urgenza, intender questi nelle loro osservazioni prima di prescrivere le modificazioni.

Art. 202.

Prescrizioni al concessionario.

(Art. 16, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Per le ferrovie concesse all'industria privata il Ministero dei lavori pubblici, sentito il concessionario e previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha diritto di prescrivere:

a) la riforma dei lavori di costruzione, di consolidamento o di ripristino non eseguiti a regola d'arte nè in conformità dei progetti approvati e delle condizioni stabilite negli atti di concessione e di autorizzazione;

b) i lavori occorrenti per assicurare la buona manutenzione delle linee, dipendenze, accessori e del materiale fisso, rotabile e di esercizio;

c) gli aumenti e le modificazioni degl' impianti, dei tipi e della quantità del materiale rotabile e di esercizio, necessari per la regolarità e la sicurezza del servizio.

Non ottemperandosi dal concessionario nel termine fisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici può anche provvedere d'ufficio, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, rivalendosi delle spese sulle sovvenzioni governative disponibili, o sui prodotti del esercizio con le forme e coi privilegi stabiliti per la riscossione elle imposte dirette.

Le note delle spese sono rese esecutive dal prefetto.

Art. 203.

Sospensione della sovvenzione.

(Art. 9, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Il pagamento della sovvenzione per le ferrovie concesse all'industria privata può essere in tutto od in parte sospeso, fino a che non cessi la causa della sospensione:

a) quando per cause, non derivanti da forza maggiore, debitamente accertate, è in tutto od in parte sospeso l'esercizio;

b) quando l'esercizio dà luogo a ripetute e gravi irregolarità debitamente accertate, o ne è compromessa la sicurezza;

c) quando non è dato adempimento alle prescrizioni degli articoli 202, 209 e 211 del presente testo unico di legge.

La sospensione di pagamento è limitata alla sola parte di sovvenzione disponibile, a norma degli articoli 36 e 37 del presente testo unico. Con tale limitazione la sospensione di pagamento può aver luogo anche quando, aperta all'esercizio una parte della linea, non vengono gli altri tronchi costruiti ed ultimati nei termini rispettivamente stabiliti negli atti di concessione.

Art. 204.

Contravvenzioni per la vigilanza.

(Art. 291, comma primo, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Allorchè i concessionari della costruzione o dell'esercizio di una strada ferrata pubblica contravvengano alle condizioni degli atti di concessione, oppure alle decisioni del Ministero dei lavori pubblici, pronunziate in eseguimento delle dette condizioni, per tutto ciò che riguarda al servizio della navigazione e delle fluitazioni, al buon regime ed al libero deflusso delle acque pubbliche e private, alla buona conservazione ed alla facile praticabilità delle strade pubbliche, ne viene steso verbale per l'ulteriore procedimento presso i tribunali ordinari.

(Art. 11, Codice penale; art. 291, comma secondo, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lett. *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524). — (Art. 291, comma terzo, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Tali contravvenzioni sono punite con ammende da L. 300 a L. 2000.

L'Amministrazione pubblica può inoltre prendere immediatamente tutte le misure provvisorie necessarie per far cessare il danno e la contravvenzione; e le spese che siano cagionate dalla esecuzione di queste misure vengono riscosse a carico dei concessionari, come in materia di contribuzioni pubbliche.

Art. 205.

Verbale di contravvenzione.

(Art. 314, primo comma, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lett. *a*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

I verbali di accertamento delle contravvenzioni, contemplate nel precedente articolo debbono essere stesi dai funzionari governativi d'ispezione o dagli ufficiali da essi dipendenti.

CAPO III.

Disposizioni speciali pei ritardi dei treni

Art. 206.

Contravvenzioni.

(Articoli 42 e 58, regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687; art. 1, legge 21 dicembre 1899, n. 446; e art. 1, lett. *g*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Ogni ritardo nella corsa e nell'arrivo dei treni alle stazioni rispetto al tempo stabilito negli orari approvati dal Ministero, quando non provenga da cause di forza maggiore debitamente giustificate e quando ecceda i limiti di tolleranza accordati, costituisce contravvenzione ed è soggetto alle ammende seguenti:

1° per i treni *diretti* dei viaggiatori sono tollerati i ritardi non eccedenti i 20 minuti primi dopo l'ora stabilita negli orari approvati dal Ministero; per i ritardi:

dai 20 ai 30 minuti primi inclusivi l'ammenda è di L. 500
dai 30 ai 40 » » » 750
maggiori di 40 » » » 1000

2° per i treni *omnibus* sono tollerati i ritardi non eccedenti i 25 minuti primi; per i ritardi:

dai 26 ai 30 minuti primi l'ammenda è di L. 200
dai 30 ai 40 » » » 500
dai 40 ai 50 » » » 700
maggiori di 50 » » » 1000

3° per i treni *misti* di viaggiatori e merci è tollerato il ritardo di 45 minuti; per i ritardi:

dai 45 minuti primi ad un'ora l'ammenda è di L. 200
maggiori di un'ora » » » 500

4° per le linee, il cui percorso totale è minore di chilometri 50, il limite di tolleranza, per ciascun caso precedentemente dichiarato, è diminuito del quarto.

Art. 207.

Responsabilità dei direttori.

(Art. 2, legge 21 dicembre 1899, n. 446).

Di tali contravvenzioni sono responsabili i direttori generali o direttori d'esercizio che legalmente rappresentano le società esercenti, e sono puniti con le pene pecuniarie di cui al precedente articolo.

Art. 208.

Procedura amministrativa.

(Art. 3, legge 21 dicembre 1899, n. 446).

Elevato il verbale di contravvenzione, dieci giorni almeno prima di promuovere l'azione penale, viene dato amministrativamente notizia della contravvenzione al rappresentante della società esercente indicato nel precedente articolo. Egli può impedire che venga promossa l'azione penale o farne cessare il corso, pagando, prima dell'apertura del dibattimento, la somma corrispondente alla pena stabilita per la contravvenzione, oltre le spese del procedimento.

CAPO IV.

Sindacato

Art. 209.

Comunicazione della situazione patrimoniale e del conto dell'esercizio.

(Art. 18, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Dai concessionari di ferrovie debbono essere ogni anno comunicate al Ministero dei lavori pubblici la situazione patrimoniale ed il conto speciale dell'esercizio, redatti secondo norme da stabilirsi dal Ministero dei lavori pubblici d'accordo col Ministero del tesoro, relativi ad ogni linea o gruppo di linee esercitate in base ad un solo atto di concessione, o per le quali sia stato consentito dal Governo di tenere riunite le contabilità.

La situazione patrimoniale ed il conto dell'esercizio debbono essere presentati al Ministero contemporaneamente al loro invio ai sindaci per l'approvazione dell'assemblea, quando si tratti di società per azioni, ed entro tre mesi dalla chiusura dell'esercizio finanziario dell'azienda, negli altri casi.

Al Ministero dei lavori pubblici debbono pure essere comunicati i verbali delle assemblee degli azionisti entro trenta giorni dalla loro data.

Le società estere debbono tenere presso la loro sede o rappresentanza in Italia una copia di tali verbali e di quelli dei Consigli d'amministrazione.

Art. 210.

Osservazioni del Ministero.

(Art. 19, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Il Ministero dei lavori pubblici, d'accordo col Ministero del tesoro indipendentemente dalle azioni che loro competono e che possono esercitare ai termini delle vigenti leggi e degli atti di concessione, comunica al concessionario le osservazioni e riserve che ritenga di fare sul conto dell'esercizio.

Qualora, trattandosi di società per azioni, il Consiglio d'amministrazione reputi di sottoporre il bilancio all'assemblea degli azionisti prima che le osservazioni e riserve siano state risolute, il testo di esse deve allegarsi al bilancio.

L'approvazione del bilancio da parte dell'assemblea degli azionisti non pregiudica i diritti dello Stato derivanti dalle leggi e dagli atti di concessione.

Art. 211.

Ispezione contabile.

(Art. 20, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Il concessionario di ferrovie non può opporsi a che il Ministero dei lavori pubblici faccia ispezionare tutti gli atti, registri e documenti contabili ed amministrativi concernenti l'azienda ferroviaria, ed è tenuto a fornire tutti i dati, notizie e chiarimenti, anche relativi alla sua azienda generale e che esso ritiene opportuno conoscere per l'esercizio delle sue funzioni di vigilanza e sindacato.

Art. 212.

Contravvenzioni.

(Art. 21, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Le contravvenzioni alle disposizioni degli articoli 209 e 211 del

presente testo unico di legge sono punite con l'ammenda estensibile fino a L. 1500 e in caso di recidiva, fino a L. 3000.

Tali pene sono applicate al direttore, od a chi ne fa le veci, nei casi di società concessionarie di ferrovie.

Art. 213.

Contabilità e liquidazione della costruzione.

(Art. 14, legge 12 luglio 1908, n. 444; e art. 1, lettera *u*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

I concessionari di ferrovie hanno l'obbligo di tenere regolarmente le contabilità dei lavori di costruzione e di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici il conto di liquidazione totale dei lavori stessi entro sei mesi dalla data del verbale d'ultimazione ferma rimanendo in ogni tempo l'applicazione dell'art. 211.

Nelle concessioni posteriori alla legge 12 luglio 1908, n. 444, valgono le stesse disposizioni per i lavori in aumento patrimoniale.

Le contravvenzioni alle disposizioni del presente articolo sono punite a norma dell'art. 212.

CAPO V.

Equo trattamento del personale

Art. 214.

Obblighi dei concessionari.

(Art. 21, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Ogni amministrazione deve stabilire e sottoporre all'approvazione del ministro dei lavori pubblici le norme per un equo trattamento del personale, nonchè le pene disciplinari e le formalità per la loro applicazione, con disposizioni analoghe a quelle che valgono per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a norma dell'art. 18 della legge 22 aprile 1905, n. 137, ferme restando le disposizioni delle vigenti leggi per l'assicurazione contro gl'infortuni sul lavoro.

Salvo il disposto dell'articolo seguente esse devono iscrivere alla Cassa nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai il personale stabile ed in prova addetto all'esercizio, al quale possa applicarsi l'art. 13 del testo unico di legge 30 maggio 1907, n. 376. Al personale stabile ed in prova rimanente dovrà essere assicurata una rendita vitalizia presso la Cassa nazionale medesima, in conformità delle norme da questa stabilite per le assicurazioni popolari di rendite vitalizie.

Per le inscrizioni a periodi abbreviati, per l'accertamento della invalidità, per la liquidazione della rendita vitalizia in caso di licenziamento per inabilità al lavoro, relativamente al personale a cui si applica l'art. 13 del predetto testo unico di legge, e per le assicurazioni del rimanente personale, sono stipulate apposite convenzioni fra le Amministrazioni ferroviarie e la Cassa nazionale di previdenza.

Il contributo a carico delle Amministrazioni, nei versamenti da farsi alla Cassa nazionale per conto degli inscritti nei ruoli degli operai e per conto degli assicurati, non può essere inferiore al 4 per cento delle paghe per i primi, e al 6 per cento degli stipendi e assegni d'indennità per i secondi. Le ritenute a carico degl'inscritti e degli assicurati da versarsi alla Cassa non possono essere rispettivamente superiori alle percentuali predette.

Gl'inscritti alla Cassa nazionale addetti ai servizi attivi possono chiedere la chiusura e la liquidazione del conto individuale appena abbiano compiuti i 55 anni di età.

Art. 215.

Approvazione governativa.

(Art. 22, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Sono esonerate dall'osservanza del disposto del primo capoverso dell'articolo precedente le Amministrazioni ferroviarie le quali, entro sei mesi dalla loro costituzione, istituiscano casse proprie d'invalidità e di vecchiaia con statuti formulati dalle Amministrazioni stesse e chieggano di questi l'approvazione dal Governo.

L'approvazione governativa è accordata mediante decreto Reale, promosso dal ministro di agricoltura, industria e commercio, sentito il Consiglio della previdenza e delle assicurazioni sociali.

Gli statuti devono contenere, con le altre norme:

a) la determinazione delle ritenute a carico del personale e del contributo a carico delle Amministrazioni ferroviarie, con l'osservanza dei limiti stabiliti per la ritenuta e per il contributo dall'articolo precedente, secondochè si tratti di agenti considerati come operai o del rimanente personale;

b) l'obbligo di formare a periodi non superiori ad un quinquennio un bilancio tecnico e di modificare gli impegni o le entrate, se ed in quanto sia necessario in base ai risultati del bilancio stesso;

c) le disposizioni relative agli eventuali assegni agli eredi degli agenti premorti, in conformità alle disposizioni dell'art. 24 del testo unico di legge 30 maggio 1907, n. 376.

TITOLO XI.

Disposizioni finali

CAPO I.

Disposizioni generali

Art. 216.

Regolamenti governativi.

(Art. 26, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Con regolamenti da approvarsi per decreto Reale, previo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono stabilite le norme da osservarsi per l'esercizio delle diverse categorie di ferrovie in armonia del presente testo unico di legge, le misure d'ordine concernenti i viaggiatori e le persone estranee al servizio, le norme per la riscossione delle tasse e delle spese accessorie, le disposizioni riflettenti la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, nonchè i dati statistici che le diverse Amministrazioni ferroviarie o tramviarie devono fornire al Ministero dei lavori pubblici.

I regolamenti possono comminare ammende fino a L. 2000 per le contravvenzioni in essi contemplate.

Art. 217.

Elenco delle ferrovie pubbliche.

(Art. 20, legge 30 giugno 1906, n. 272).

Il ministro dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, provvede alla compilazione di un elenco di tutte le ferrovie pubbliche esistenti, in corso di costruzione e già concesse, classificandole secondo le disposizioni dell'art. 2 del presente testo unico di legge.

L'elenco è pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale*, coll'assegnazione di tre mesi di tempo agli interessati per le loro osservazioni. Dopodichè, sentito sulle medesime il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, la classificazione viene stabilita con decreto Reale a cura del ministro dei lavori pubblici.

Nell'atto di concessione di ciascuna nuova ferrovia si indica la categoria alla quale è assegnata.

Per variazione di classificazione che possa occorrere per qualche ferrovia, il ministro dei lavori pubblici provvede promuovendo il relativo decreto Reale colla procedura prevista dai precedenti capoversi.

Art. 218.

Elenco e relazione annua.

(Art. 3, legge 30 giugno 1889, n. 6183).

Il Governo del Re deve presentare annualmente al Parlamento

un elenco delle strade ferrate richieste, negate e concesse, ed una relazione circa i motivi delle sue deliberazioni, in proposito ed i risultati ottenuti dall'applicazione del presente testo unico di legge.

Art. 219.

Norme di legge aventi carattere generale.

(Art. 1, penultimo comma, legge 15 luglio 1909, n. 524).

L'inclusione nel presente testo unico delle disposizioni in esso comprese non limita alle sole ferrovie concesse all'industria privata l'applicazione delle norme di legge aventi carattere generale.

CAPO II.

Disposizioni speciali

—

Sezione I.

Disposizioni per le ferrovie concesse in base a leggi speciali

—

Art. 220.

Ferrovie complementari: sussidio massimo.

(Art. 7, primo comma, legge 4 dicembre 1902, n. 506; e art. 1 lettera *k*), legge 15 luglio 1909, n. 524). — (Art. 5, primo comma legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per agevolare la costruzione delle linee complementari il sussidio dello Stato per chilometro di linea può essere elevato fino a lire 8000 per la durata e con le norme dell'articolo 25 e seguenti.

Il Governo è autorizzato a ridurre a 50 anni la durata massima e ad aumentare a L. 9100 il limite massimo di cui al comma precedente.

Art. 221.

Atti sociali.

(Art. 4, legge 9 luglio 1905, n. 413).

Gli atti relativi alla formazione e alla modificazione dello statuto e alla costituzione del capitale delle Società costituite o che si costituiscano per concessioni di ferrovie complementari sono soggetti alla tassa fissa di una lira.

Art 222.

Concessione di una rete o di singole ferrovie in Sicilia.

(Art. 2, legge 21 luglio 1911, n. 848).

La concessione di linee nell'interno della Sicilia, a sezione ridotta con lo scartamento uguale a quello delle complementari sicule costruite per conto dello Stato, può essere fatta dal Governo in uno o più gruppi con una sovvenzione media chilometrica non superiore a L. 10,000 per anni 50, anche se per ciascuna linea non concorrano le condizioni prescritte dall'art. 27, comma terzo, del presente testo unico.

Indipendentemente dalle condizioni stesse può essere accordato il massimo della sovvenzione anche per le linee singole in Sicilia, quando costituiscano raccordi o completamenti di linee in esercizio, od a queste colleghino regioni isolate.

Le linee concesse in base alle disposizioni del presente articolo non possono eccedere la complessiva lunghezza di chilometri 500 nel primo quinquennio dalla legge 21 luglio 1911, n. 848, e di altri 300 nel secondo quinquennio.

Nel caso in cui, a rendere possibile la concessione in uno o più gruppi, dei primi 500 chilometri, fosse necessario includervi parte degli altri 300 chilometri, il Governo è autorizzato ad anticiparne la concessione, con che però, agli effetti della convenzione, questo supplemento di linee sia da considerarsi come costruito nel secondo quinquennio.

Art. 223.

Ferrovie sarde.

(Art. 55, legge 14 luglio 1907, n. 562; art. 5, secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, lettera *r*), legge 15 luglio 1909, n. 524, ed articoli 1, 4 e 10, legge 21 luglio 1911, n. 848).

Per la costruzione e l'esercizio di ferrovie in Sardegna, destinate a raccordare fra loro le due reti esistenti, a congiungere alle medesime regioni isolate e a completare i tronchi già in esercizio, il Governo del Re è autorizzato a concedere la sovvenzione chilometrica fino al limite massimo di L. 10.000 per 50 anni, indipendentemente dalle condizioni prescritte con l'art. 27, comma terzo, del presente testo unico.

Art. 224.

Nuove ferrovie in Basilicata e Calabria.

(Art. 1, legge 21 luglio 1910, n. 580).

La concessione all'industria privata delle ferrovie a scartamento ridotto di Basilicata e Calabria comprende:

1° la costruzione e l'esercizio delle linee:

a) Bari-Grumo-Matera-Ferrandina-Pisticci-Valle della Salandra-Valle del Suaro-Armento-Valle dell'Agri-Atena, escluso il primo e secondo lotto del tronco Altamura-Matera;

b) Potenza-Laurenzana-Valle del Sinni-Nova Siri, escluso il tronco Guardia Perticara-Armento-San Martino, comune alla linea precedente;

c) Gravina-Valle del Bradano-Acerenza-Avigliano;

d) Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, escluso il tronco Castrovillari-Spezzano;

e) Cosenza-Cotrone per la Sila;

f) Porto Santa Venere-Monteleone-Serra Mongiana, con diramazione a Soverato;

g) Rogliano all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro;

h) Saline di Lungro alla ferrovia Jonica;

i) Gioiosa-Piana di Palmi a Gioia Tauro;

2° l'esercizio dei tronchi ora in costruzione a cura diretta dello Stato:

a) Altamura-Matera (primo e secondo lotto);

b) Castrovillari-Spezzano Albanese;

c) Pietrafitta-Rogliano;

3° l'esercizio delle seguenti linee e tronchi, previa interposizione del binario ridotto entro il normale:

a) Sicignano-Lagonegro;

b) Gravina-Altamura;

c) Pietragalla-Potenza;

d) Cosenza-Rende San Fili;

e) Rende San Fili-Sibari;

f) Soverato all'incontro della Rogliano con la Sant'Eufemia-Catanzaro;

g) Cosenza-Pietrafitta.

Per i tratti Bari-Grumo e Ferrandina-Pisticci è autorizzata la costruzione del binario ridotto indipendente, utilizzando in tutto od in parte la sede delle ferrovie di Stato.

Art. 225.

Sovvenzioni.

(Art. 2, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Le sovvenzioni chilometriche per le linee di cui al precedente articolo, da accordarsi a norma dell'art. 26 del presente testo unico, su conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, sono determinate in misura che non può mai superare i limiti massimi medi indicati appresso:

a) per il periodo di tempo dal giorno successivo all'apertura all'esercizio di ogni linea o tronco sino al giorno dell'apertura all'esercizio dell'intera rete:

entro un massimo medio di L. 14.300 per la costruzione e l'esercizio delle linee indicate al n. 1 del precedente articolo;

di L. 1950 per la costruzione e l'esercizio dei tronchi indicati al n. 2;

di L. 3550 per l'utilizzazione e l'esercizio delle linee e dei tronchi indicati al n. 3;

b) entro un massimo medio di L. 10.500 per la costruzione, e di L. 1500 per l'esercizio, per il periodo di tempo che correrà dal giorno successivo all'apertura all'esercizio dell'intera rete sino al termine di 70 anni, computati dalla prima data di apertura all'esercizio di un tronco della rete stessa.

Il limite di L. 3550 e quelli di cui al comma *b)* del presente articolo possono essere dal Governo aumentati in corrispondenza della maggiore spesa occorrente per l'interposizione del binario ridotto entro il normale sulla Sicignano-Lagonegro e per l'esercizio promiscuo.

Art. 226.

Prodotto lordo iniziale.

(Art. 3, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Il prodotto lordo iniziale medio per le linee medesime è determinato in misura non minore di L. 4000 a chilometro.

Art. 227.

Compartecipazione dello Stato.

(Art. 4, legge 21 luglio 1910, n. 580).

A parziale modificazione dell'art. 48 del presente testo unico ha luogo, per tali linee, la compartecipazione dello Stato:

a) ai prodotti lordi ultrainiziali, appena sia raggiunto il prodotto iniziale sui tronchi aperti all'esercizio;

b) ai prodotti netti, in misura non minore del 70 per cento, dell'eccedenza dell'interesse legale commerciale, computato sul capitale azionario approvato dal Governo.

Art. 228.

Ultimazione della rete e delle singole linee o tronchi.

(Art. 5, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Nell'atto di concessione sono stabiliti i termini entro i quali le singole linee o i singoli tronchi, di cui all'art. 224, dovranno essere costruiti e aperti all'esercizio, e sono stipulate opportune sanzioni per assicurare e garentire l'esatta osservanza dei termini prescritti

L'intera rete dovrà essere compiuta e aperta all'esercizio non più tardi del 1924.

Art. 229.

Riscatto.

(Art. 6, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Decorsi venti anni dal giorno fissato nell'atto di concessione, di cui all'art. 224, per l'apertura dell'intera rete all'esercizio, lo Stato avrà diritto al riscatto della rete stessa:

a) corrispondendo al concessionario la sovvenzione annua media chilometrica di sola costruzione per le rimanenti annualità;

b) acquistando il materiale mobile a prezzo di stima, depurato dalle quote di rinnovamento comprese nella sovvenzione, per le rimanenti annualità.

Quando in ciascun anno del triennio precedente al riscatto l'esercizio sia stato attivo, indipendentemente dalla sovvenzione governativa, sarà inoltre corrisposta al concessionario, a titolo di premio, la somma corrispondente ad una metà del reddito netto ragguagliato al cento per cinque per la rimanente durata della concessione.

Art. 230.

Cauzione — Cessione.

(Art. 7, legge 21 luglio 1910, n. 580).

La concessione, di cui all'art. 224, non potrà aver luogo se il richiedente non avrà prestata la cauzione definitiva in misura non minore di 5.000.000 di lire e dimostrata la disponibilità dei mezzi finanziari necessari per l'intrapresa.

È vietata la concessione o subconcessione di sola costruzione.

Dopo decorsi dieci anni dell'apertura dell'intera rete al regolare servizio potranno essere ammesse, coll'autorizzazione governativa e con la garanzia dei due decimi della sovvenzione di costruzione, la cessione o subconcessione dell'impresa e la subconcessione ell - sercizio.

Art. 231.

Linee dello Stato concesse in solo esercizio.

(Art. 8, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Saranno date in consegna al concessionario le linee Sicignano-Lagonegro e Cosenza-Pietrafitta, conservando alla Sicignano-Lagonegro lo scartamento normale e l'esercizio di Stato che vi sarà mantenuto per i viaggiatori e per le merci.

Per il passaggio dei treni a scartamento ridotto sulle linee dello Stato e per quelli di Stato sulla Sicignano-Lagonegro non sarà corrisposto alcun pedaggio.

Art. 232.

Pro iscuità dei ponti ferroviari per la viabilità ordinaria.

(Art. 9, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Nelle Calabrie, su domanda delle Provincie, il concessionario è obbligato di fare le opere necessarie per adattare i ponti delle linee ferroviarie al passaggio dei veicoli e dei pedoni.

In mancanza di accordi il maggior compenso per le opere occorrenti è determinato da arbitri.

Art. 233.

Personale.

(Art. 10, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Per la costruzione e l'esercizio dell linee di cui all'art. 224, i concessionario deve impiegare esclusivamente italiani, con preferenza dell'elemento locale, salve le eccezioni autorizzate dal Governo per giustificati motivi.

Art. 234.

Derivazioni di acque ad uso della rete.

(Art. 11, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Venendo richieste dal concessionario derivazioni idrauliche pei adottare la trazione elettrica su alcune delle linee di cui all'art. 224 allo scopo di sopprimere tratti a dentiera, la riserva nei riguard ferroviari può essere imposta dal Governo anche in misura maggiore di quella necessaria alla trazione, purchè dal concessionario venga assunto l'obbligo di somministrare sull'eccedenza, a prezzo d costo ed in misura determinata dal Governo stesso, la quantità d energia occorrente per servizi pubblici locali.

Art. 235.

Ferrovie concesse in sola costruzione.

(Art. 2, tre ultimi commi, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il Governo è autorizzato a concedere anche in sola costruzion le linee Asti-Chivasso, Belluno-Cadore, Borgo San Lorenzo-Pontassieve, San Vito-Motta-Portogruaro, e le relative sovvenzioni chilometriche non possono eccedere le annue L. 15.000 per la Belluno-Cadore e L. 8500 per le altre.

Sezione II.

Disposizioni per le ferrovie non concesse in base a leggi speciali

Art. 236.

Ferrovie a sezione ridotta in Sicilia, Calabria e Basilicata.

(Art. 5, legge 4 dicembre 1902, n. 506; e art. 5, quarto comma, lettera *a)*, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Per le linee e tronchi che siano concessi a sezione ridotta nel

l'isola di Sicilia, nella Calabria e nella Basilicata possono essere accordate le sovvenzioni governative, anche se non risultino intervenute offerte legali di enti morali e di privati interessati a norma dell'art. 34.

Art. 237.

Sussidi degli enti interessati.

(Art. 1, quarto e quinto comma, legge 15 luglio 1906, n. 383).

Le Provincie e i Comuni meridionali, della Sicilia e della Sardegna, che abbiano già raggiunto il limite legale dei cinquanta centesimi dell'imposta erariale, non possono elevare la sovraimposta sui terreni oltre la media risultante dagli ultimi cinque anni, a partire dal 1° gennaio 1902, computando nella media anche gli anni in cui non abbiano ecceduto dal limite legale. Eguale divieto è fatto per qualsiasi aumento della sovraimposta sui terreni oltre i cinquanta centesimi dell'imposta erariale per le Provincie e i Comuni che non abbiano anteriormente alla legge 15 luglio 1906, numero 383, raggiunto il limite legale.

(Art. 4, ultimo comma, legge 16 giugno 1907, n. 540).

A tale disposto può essere derogato, in caso di evidente pubblica utilità, per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato, per le deliberazioni delle Provincie e dei Comuni che stabiliscono sussidi per le costruzioni di ferrovie.

CAPO III.

Disposizioni transitorie

Art. 238.

Concessioni anteriori al 1865.

(Art. 299, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*).

Le ferrovie pubbliche concesse all'industria privata prima della promulgazione della legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*, continuano ad esser rette, fino alla estinzione del loro privilegio, dai loro atti di concessione e dalle disposizioni legislative o regolamentari a cui questi si riferiscono. Le prescrizioni della legge stessa sono applicabili soltanto per gli oggetti d'ordine pubblico o di polizia generale, e per quelli a cui detti atti non abbiano provveduto.

Art. 239.

Separazione della sede ferroviaria dalla stradale.

(Art. 11, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le prescrizioni dell'art. 3, relative alla separazione della sede ferroviaria da quella del carreggio, non sono applicabili alle ferrovie secondarie concesse e non ancora costruite, o non ancora concesse, ma i cui progetti e piani finanziari sono stati al 1° marzo 1908 già riconosciuti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici meritevoli d'approvazione per l'impianto su strade ordinarie senza sede separata dal carreggio.

Art. 240.

Validità dei regolamenti esistenti.

(Art. 382, legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. *F*; e art. 1, lettera *p*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Fino a che non siano emanati i regolamenti per la completa esecuzione del presente testo unico di legge, restano in vigore i regolamenti esistenti nelle parti che al medesimo non siano contrari.

PARTE SECONDA.

Disposizioni relative alle tranvie

TITOLO I.

Tranvie urbane

CAPO I.

Concessione del suolo stradale

Art. 241.

Concessione del suolo stradale. Deposito.

(Art. 1, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

La concessione del suolo stradale occorrente per l'impianto delle tranvie è di competenza dell'ente proprietario della strada, e non può mai avere durata maggiore di anni sessanta.

(Art. 40, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Gli enti proprietari della strada da occuparsi per l'impianto delle tranvie a trazione meccanica, debbono esigere dai concessionari un deposito a garanzia degli obblighi assunti da costoro, e possono anche pretendere il pagamento d'un canone, od una compartecipazione ai prodotti.

CAPO II.

Autorizzazione dell'esercizio

Art. 242.

Autorizzazione dell'esercizio.

(Art. 1, secondo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

All'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica si provvede con decreto Reale sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, prima dell'inizio dei lavori.

Art. 243.

Consenso degli enti stradali.

(Art. 38, comma primo, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le domande per l'autorizzazione dell'esercizio delle tranvie a trazione meccanica debbono essere accompagnate dai documenti indicati nell'art. 18.

CAPO III.

Costruzione ed esercizio

Art. 244.

Materiale mobile ed impianto di locomozione.

(Art. 4, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

L'approvazione dei tipi di materiale mobile e degl'impianti di locomozione telodinamica od elettrica è riservata al Governo, e deve ottenersi insieme all'autorizzazione dell'esercizio; ovvero prima di applicarli, se trattasi d'innovazioni durante l'esercizio stesso.

Art. 245.

Collaudo.

(Art. 3, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Ultimati i lavori, si procede al relativo collaudo in concorso d'un rappresentante del Governo prima dell'apertura al pubblico esercizio della tranvia o di qualche tronco di essa.

Art. 246.

Sorveglianza governativa.

(Art. 11, legge 27 dicembre 1896, n. 561). — (Art. 375, legge 20

marzo 1865, n. 2248, all. *F*; art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909, n. 524; ed art. 20, n. 3, R. decreto 1° dicembre 1889, numero 6509).

La sorveglianza dell'esercizio, per quanto riguarda la pubblica sicurezza, spetta all'autorità governativa, e viene disciplinata con apposito regolamento.

Tale regolamento, approvato con decreto Reale, previo il parere del Consiglio di Stato può contenere la comminazione di pene dell'arresto per un tempo non superiore nel massimo ai cinque giorni o dell'ammenda non eccedente le L. 300.

Art. 247.

Attribuzioni del prefetto.

(Art. 7, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

La composizione massima dei treni, la dotazione minima di personale di servizio per ogni treno e per la custodia e sicurezza della linea, il minimo intervallo fra i treni che si succedono, sono determinati dal prefetto, sentiti i funzionari governativi d'ispezione, tenendo conto delle condizioni d'andamento altimetrico e planimetrico della via.

Art. 248.

O r a r i.

(Art. 8, primo e secondo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

L'approvazione degli orari è riservata al prefetto, tenuto conto degli obblighi risultanti dagli atti di concessione, nei quali possono pure essere determinati speciali punti di fermata.

Tale approvazione s'intende implicitamente data dopo trascorsi quindici giorni dalla comunicazione degli orari all'ufficio di prefettura, senza che il prefetto abba fatto pervenire al concessionario un provvedimento contrario.

Art. 249.

Treni speciali.

(Art. 8, ultimo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Quanto ai treni speciali basta che ne sia dato avviso in tempo utile, con la comunicazione del relativo orario e della sua composizione, al prefetto, il cui silenzio equivale ad approvazione.

Art. 250.

Tariffe massime.

(Art. 10, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le tariffe massime dei trasporti sono fissate nell'atto di concessione dal proprietario della strada. Ogni successivo aumento deve pure essere approvato dal medesimo.

Art. 251.

Sospensione dell'esercizio e revoca dell'autorizzazione.

(Art. 11, secondo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

È in facoltà del Governo, per constatati e gravi motivi di sicurezza, di far sospendere l'esercizio della linea, sentito l'ente proprietario della strada; e, qualora non si provveda, può anche revocare ogni autorizzazione.

TITOLO II.

Tranvie extraurbane

CAPO I.

Occupazione del suolo stradale

Art. 252.

Consorzi e servitù coattiva.

(Art. 17, commi primo, secondo e terzo, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Quando le strade da occupare da una tranvia siano di spettanza di enti diversi, è necessaria la costituzione del Consorzio, con le norme fissate dagli articoli 12 e seguenti, solo quando l'intrapresa sia assunta in comune dagli enti proprietari delle strade, o si stabiliscano in comune rapporti di gestione con l'assuntore.

Al Consorzio possono partecipare altri enti interessati in ragione delle rispettive quote di concorso.

Negli altri casi sono applicabili le disposizioni dell'art. 74, purchè non vi siano opposizioni da parte degli enti proprietari di tratte di strade che nel loro complesso superino i due terzi della intera lunghezza della tranvia da costruire.

Art. 253.

Tratti urbani.

(Art. 17, comma quarto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le tranvie extraurbane sono considerate tali anche per i tratti nell'interno degli abitati.

CAPO II.

Concessione governativa

Art. 254.

Atto e durata della concessione.

(Art. 17, comma sesto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

La concessione ha una durata corrispondente a quella stabilita dagli enti proprietari della strada, quando sia previamente intervenuto il loro consenso o sia stato costituito il Consorzio, ma non può mai eccedere il limite stabilito dall'art. 241.

Art. 255.

Sorveglianza governativa.

(Art. 15, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Nei riguardi della costruzione e dell'esercizio delle tranvie extraurbane a trazione meccanica ed in servizio pubblico la sorveglianza è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici con le stesse norme stabilite per la sorveglianza delle ferrovie concesse alla industria privata.

Art. 256.

Tutela del patrimonio stradale.

(Art. 13, lettera *c*), legge 16 giugno 1907, n. 540).

Nel decreto Reale di concessione è stabilito il modo col quale gli enti proprietari della strada, riservata esclusivamente al Ministero dei lavori pubblici la sorveglianza sulla costruzione e sull'esercizio, di cui al precedente articolo, possono provvedere per la tutela del patrimonio stradale e per la osservanza dei patti stabiliti a loro riguardo negli atti di concessione.

Art. 257.

Norme applicabili.

(Art. 16, legge 16 giugno 1907, n. 540; art. 6, legge 25 giugno 1909, n. 372).

Alle tranvie extraurbane a trazione meccanica sono applicabili le disposizioni degli articoli 171 e 202.

CAPO III.

Sovvenzione governativa

Art. 258.

Sovvenzione.

(Art. 18, primo e secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 1, ultima parte del secondo comma, legge 30 giugno 1889, n. 6183; art. 1, lettera *u*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Per la costruzione e l'esercizio di tranvie extraurbane a trazione

meccanica in servizio pubblico, il Governo è autorizzato a concedere sovvenzioni annue sino a L. 1500 a km. e per un termine non maggiore di 50 anni, sempreché le nuove tranvie non facciano concorrenza diretta e in notevole parte del loro percorso ad una linea ferroviaria delle reti principali, toccando più centri importanti serviti da questa, salve le disposizioni delle leggi vigenti.

Tali sovvenzioni possono essere elevate sino a L. 2000 a km. quando le tranvie:

a) attraversino regioni montuose e richiedano notevoli spese di esercizio;

b) oppure siano destinate a congiungere capoluoghi di circondario od importanti capoluoghi di distretto ad una stazione ferroviaria prossima, o di più conveniente accesso, o ad un approdo marittimo, lacuale o fluviale, e richiedano una spesa d'impianto non inferiore a L. 45.000 a km. compresa la prima dotazione di materiale mobile.

(Art. 1, lettera *u*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Per le sovvenzioni alle tranvie extraurbane si applicano le disposizioni degli articoli 34 e 236.

Art. 259.

Atto di concessione della sovvenzione e garanzia delle obbligazioni.

(Art. 18, terzo comma, e art. 19, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Le sovvenzioni sono accordate col decreto stesso di concessione della tranvia, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, tenendo distinta la parte attribuita alla costruzione da quella attribuita all'esercizio, secondo le disposizioni dell'art. 35; e possono essere vincolate a norma degli articoli 36, 37 e 38.

Sono pure ad esse applicabili le disposizioni degli articoli 39 e 40 del presente testo unico.

Art. 260.

Compartecipazione e scadenza.

(Art. 17, comma quinto, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nel decreto Reale di concessione sono stabilite, nei casi di tranvie sovvenzionate, la misura per la compartecipazione dello Stato ai prodotti lordi e la durata della concessione stessa, al termine della quale le opere costituenti la tramvia e sue dipendenze divengono proprietà o degli enti ai quali appartiene la strada, se la linea è impiantata in tutto o in parte su strade provinciali o comunali, oppure del Comune o dei Comuni interessati riuniti in Consorzio, se in sede propria o su strade nazionali.

Art. 261.

Esenzione fiscale per le tranvie sovvenzionate.

(Art. 21, legge 12 luglio 1908, n. 444).

L'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma dell'art. 258, è soggetto alla sola tassa fissa di una lira.

Art. 262.

Stanziamento di bilancio.

(Art. 18, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici i capitoli relativi alle sovvenzioni a tranvie extraurbane sono riuniti in un solo con la denominazione « sovvenzioni alle tranvie extraurbane a trazione meccanica in servizio pubblico » ed agli stanziamenti necessari si provvede d'anno in anno con la legge d'approvazione del bilancio stesso, nei limiti d'assegnazione stabiliti dall'art. 1 della legge 21 giugno 1906, n. 238.

Art. 263.

Norme applicabili alle tranvie extraurbane sussidiate.

(Articoli 9, 18, 19, 20 e 21, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Alle tranvie extraurbane sussidiate sono applicabili gli articoli 203, 209, 210, 211 e 212.

Art. 264.

Norme per la previdenza.

(Art. 14, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Le norme relative alla previdenza, stabilite negli articoli 214 e 215, sono estese a favore del personale delle tranvie sovvenzionate dallo Stato.

CAPO IV.

Disposizioni speciali

Art. 265.

Preferenza.

(Art. 48, legge 15 luglio 1906, n. 383).

Fra due o più domande di sovvenzione riguardanti una stessa regione delle Provincie meridionali, della Sicilia e della Sardegna, è data la preferenza a quella avente per oggetto linee e tronchi che si completino fra loro formando una rete tranviaria, o che servano a congiungere o completare altre reti, o facciano capo a servizi esistenti.

Art. 266.

Sussidio massimo per l'allacciamento di abitati alla nuova rete ferroviaria calabro-lucana.

(Art. 13, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Il Governo é autorizzato a concedere il massimo del sussidio stabilito dall'art. 258, indipendentemente dalle condizioni di cui alle lettere *a*), *b*) dell'articolo stesso, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee in Basilicata e Calabria, di cui all'art. 224.

TITOLO III.

Disposizioni comuni alle tranvie urbane ed extraurbane

CAPO I.

Disposizioni generali

Art. 267.

Sussidi degli enti morali.

(Art. 33, quarto e quinto comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le Provincie, i Comuni e gli altri corpi morali, quando vi concorra l'interesse locale, possono accordare sussidi alle tranvie, preferibilmente in forma di sovvenzione chilometrica, da decorrere dal giorno in cui la linea sia aperta all'esercizio, ferma l'osservanza dell'art. 303 del testo unico di legge 21 maggio 1908, n. 269; al disposto del quale articolo può essere derogato in caso di evidente pubblica utilità per decreto Reale su parere favorevole del Consiglio di Stato.

È loro vietato di accordare qualsiasi garanzia di reddito chilometrico.

Art. 268.

Pubblica utilità.

(Art. 41, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Alle tranvie a trazione meccanica, qualunque ne sia il tipo, è accordato il diritto della espropriazione a causa di pubblica utilità, da esercitarsi in conformità delle relative leggi.

CAPO II.

Costruzione ed esercizio

Art. 269.

Sede tranviaria.

(Art. 2, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Le tranvie debbono avere la loro sede su strade ordinarie, salvo i casi in cui sia riconosciuta opportuna in brevi tratti del percorso qualche parziale deviazione.

Il binario deve essere collocato al livello del suolo stradale, in modo da recare il minor possibile ostacolo per l'ordinario carreggio, al quale deve restare sempre riservata una zona di larghezza tale che, a giudizio dell'ente proprietario della strada concedente nel caso di tranvia urbana e dell'autorità governativa nel caso di tranvia extraurbana, sia sufficiente alla libera circolazione ed al libero scambio dei veicoli, e per la sicurezza dei pedoni, durante il contemporaneo passaggio del treno.

Nel caso però che tale larghezza sia inferiore a quattro metri, si deve sempre ottenere l'approvazione governativa.

La linea di massima sporgenza del materiale mobile appartenente ad una tranvia deve, salvo casi eccezionali riconosciuti dal Governo, distare non meno di ottanta centimetri da qualsiasi ostacolo fisso che superi metri 1,20 di altezza sul piano stradale.

(Art. 17, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Il presente articolo non è applicabile alle funicolari ed alle linee a cremagliera, quando sono concesse come tranvie.

Art. 270.

Comunicazioni telegrafiche e telefoniche.

(Art. 5, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Tutte le stazioni delle tranvie a trazione meccanica e le fermate che siano indicate dall'autorità governativa debbono essere collegate da apposito filo telegrafico o telefonico e fornite degli apparecchi necessari per il regolare servizio di corrispondenza.

Inoltre, nei punti della linea che siano determinati dal Governo, il concessionario deve applicare opportuni segnali ed apparati avvisatori, previamente approvati dall'autorità governativa.

Art. 271.

Norme applicabili alle tranvie.

(Art. 9, legge 4 dicembre 1902, n. 506; art. 43, legge 27 dicembre 1896, n. 561; art. 7, legge 30 giugno 1906, n. 272; art. 11, ultimo comma, legge 30 giugno 1906, n. 272 ed art. 11, ultimo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444; art. 45, legge 27 dicembre 1896, n. 561; ed art. 44, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Sono applicabili alle tranvie a trazione meccanica gli articoli 11, 51 a 56, 118, ultimo comma, 132, primo e secondo comma, e 166.

(Art. 42, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Agli esercenti delle tranvie a trazione meccanica è applicabile l'art. 76. L'obbligo di cui al secondo comma dell'articolo stesso si estende fino a metri 0,50 dalla rotaia interna verso l'asse della strada.

Art. 272.

Contributo per la sorveglianza.

(Art. 12, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561; art. 1, lettera *f*), legge 15 luglio 1909 n. 524).

Le tranvie sono soggette ad un annuo contributo chilometrico, da determinarsi nel decreto di autorizzazione dell'esercizio, o di concessione, in una misura non eccedente lire venti al chilometro per le tranvie urbane, da versarsi nelle casse dello Stato quale corrispettivo delle spese di sorveglianza.

CAPO III.

Disposizioni finali

Art. 273.

Applicabilità delle leggi sulle ferrovie.

(Art. 47, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Per le tranvie a trazione meccanica hanno vigore, per quanto siano ad esse applicabili e non derogate dai precedenti articoli, le disposizioni del presente testo unico di legge, parte prima.

Art. 274.

Osservanza delle disposizioni anteriori.

(Art. 46, primo comma, legge 27 dicembre 1896, n. 561).

Tutte le tranvie a trazione meccanica esistenti o concesse alla data del 27 dicembre 1896 cadono sotto la osservanza delle disposizioni contenute nei titoli I e III della parte seconda del presente testo unico di legge, in quanto non siano contrarie ai diritti esplicitamente acquisiti in forza dei patti contrattuali, o non alterino le condizioni delle vigenti concessioni.

PARTE TERZA.

Disposizioni relative agli automobili

TITOLO I.

Disposizioni generali

Art. 275.

Sussidi ad automobili in servizio pubblico.

(Art. 5, legge 30 giugno 1904, n. 293).

Per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie, lo Stato può accordare sussidi alle Provincie, ai Comuni ed ai privati concessionari secondo norme da stabilirsi con speciale regolamento da approvarsi per decreto Reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

(Art. 7, legge 16 giugno 1907, n. 540; e art. 1, lettera *l*), legge 15 luglio 1909, n. 524).

Tali disposizioni sono applicabili ad altre forme di trazione meccanica, senza rotaie, su strade ordinarie per servizio di viaggiatori o di merci.

Art. 276.

Limite massimo, durata e riconferma.

(Art. 20, primo e secondo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

I sussidi dello Stato pei servizi pubblici di trasporto con automobili, o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie su strade ordinarie, sono accordati sino ad annue L. 600 a chilometro, e per un termine non maggiore di 9 anni, salvo riconferma.

La riconferma è di diritto per un altro novennio, quando le località servite non vengano congiunte da ferrovie o tranvie ed il servizio abbia proceduto con costante regolarità nell'ultimo triennio.

Art. 277.

Casi speciali.

(Art. 20, terzo comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, i sussidi possono:

a) essere elevati sino ad annue L. 800 a chilometro, quando occorrano notevoli spese di esercizio, e sino ad annue L. 1000 quando si tratta di filovie;

b) essere concessi a servizi pubblici di trasporto stabiliti in ia di esperimento o per determinati periodi dell'anno.

Art. 27 .

Stanziamento di bilancio.

(Art. 20, quarto comma, legge 12 luglio 1908, n. 444).

Nella parte straordinaria del bilancio della spesa del Ministero dei lavori pubblici, i capitoli relativi ai sussidi per automobili ed altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie sono riuniti in un solo con la denominazione « sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie tra località non congiunte da ferrovie o tramvie » ed agli stanziamenti necessari si provvede di anno in anno a norma dell'art. 262.

Art. 279.

Manutenzione stradale.

(Art. 2, legge 15 luglio 1909, n. 524).

Allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni è data facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili, o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie sulle quali debbono svolgersi i servizi; ma il corrispettivo annuo non può eccedere il limite massimo determinato di volta in volta dal ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 280.

Prescrizioni e sorveglianza.

(Art. 17, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie, sono date dal Ministero dei lavori pubblici le disposizioni occorrenti per garantire la sicurezza dell'esercizio.

Non ottemperandosi dall'assuntore nel termine prefisso agli ordini ricevuti, il Ministero dei lavori pubblici può escludere dalla circolazione le vetture che, a suo esclusivo giudizio, non presentino garanzie di sicurezza, ed anche sospendere l'esercizio.

Art. 281.

Sospensione dei sussidi.

(Art. 10, legge 16 giugno 1907, n. 540).

Il pagamento dei sussidi dello Stato per i pubblici servizi di trasporto con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica su strade ordinarie può essere sospeso nei casi di cui all'articolo precedente e alle lettere a) e b) dell'art. 203.

Art. 282.

Esenzione fiscale.

(Art. 21, legge 12 luglio 1908, n. 444).

L'atto col quale il Governo accorda sovvenzioni a norma degli articoli 276 e 277 è soggetto alla sola tassa fissa di una lira.

Art. 283.

Contravvenzioni.

(Art. 3, legge 15 luglio 1909, n. 524).

Le contravvenzioni alle disposizioni del regolamento, approvato con decreto Reale, previo parere del Consiglio di Stato, per le automobili in servizio pubblico o privato o per altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, sono punibili con ammende, oltre al risarcimento dei danni ed alle maggiori pene cui siano tenuti i contravventori a termine del Codice penale.

Le ammende sono:

a) da L. 1000 a L. 2000, a carico dei fabbricanti d'automobili o di altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, nei casi di abusivo od irregolare rilascio del certificato di conformità al tipo approvato;

b) da L. 100 a L. 500, pagabili in solido dal guidatore e dal proprietario del veicolo, nei casi d'eccesso di velocità;

c) da L. 50 a L. 300 negli altri casi.

È da applicarsi sempre il massimo dell'ammenda quando vi sia recidiva.

TITOLO II.

Disposizioni speciali

Art. 284.

Manutenzione d'ufficio delle strade.

(Art. 52, legge 15 luglio 1906, n. 383).

Nelle Provincie meridionali continentali ed in quelle della Sicilia e della Sardegna, nel caso che gli enti proprietari delle strade da percorrersi con le vetture automobili, i quali abbiano chiesta o consentita la concessione, non provvedano alla regolare manutenzione delle strade, il Governo può, nell'interesse del servizio pubblico, assumerla d'ufficio, salvo rivalsa a termini degli articoli 214 e 262 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto del 21 maggio 1908, n. 269.

Art. 285.

Sussidi e servizi postali.

(Art. 51, legge 15 luglio 1906, n. 383).

Nelle Provincie meridionali continentali ed in quelle della Sicilia e della Sardegna, la concessione ed il pagamento dei sussidi, in corrispettivo dei quali l'esercente deve, all'occorrenza, assumere anche i servizi postali, sono determinati caso per caso, con decreto Reale udito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 286.

Sussidio massimo per l'allacciamento di abitati alla nuova rete ferroviaria calabro-lucana.

(Art. 13, legge 21 luglio 1910, n. 580).

Il Governo è autorizzato a concedere il massimo dei sussidi, di cui all'art. 277, indipendentemente dalla condizione di cui alla lettera a) dell'articolo stesso, quando si tratti di collegare abitati alle stazioni delle nuove linee, di cui all'art. 224.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dell'interno
GIOLITTI.

Il ministro dei lavori pubblici
SACCHI.

Il ministro delle finanze
FACTA.

Il ministro di grazia e giustizia
FINOCCHIARO-APRILE.

Il ministro di agricoltura, industra e commercio
NITTI.

Il ministro del tesoro
TEDESCO.

Il ministro della guerra
SPINGARDI.

Il ministro delle poste e dei telegrafi
CALISSANO.

Il numero 81 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 17 dicembre 1896, n. 543, che ricostituisce il Consiglio dell'industria e del commercio, presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio;

Visti i RR. decreti 29 gennaio 1903, n. 74, 17 aprile 1910, n. 187, e 12 gennaio 1911, n. 12, che vi apportano modifiche;

Considerato che il Consiglio superiore dell'industria e del commercio è chiamato a dare il suo avviso nei casi richiesti da leggi o regolamenti, o richiesti dal ministro di agricoltura, industria e commercio, per ciò che si riferisce all' incremento del commercio nazionale;

Ritenuto che convenga render possibili più frequenti convocazioni, tanto più facili quanto minore è il numero dei componenti;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per l'agricoltura, l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È istituito presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio il Consiglio superiore del commercio.

Esso dà parere sopra tutti quei provvedimenti sui quali deve pronunciarsi per disposizione di leggi, regolamenti o decreti. Esso dà in particolar modo parere:

a) sui provvedimenti per agevolare il consumo dei prodotti nazionali nei mercati interni, e per impedire la concorrenza sleale dei prodotti adulterati;

b) sulle questioni generali attinenti alle comunicazioni e sulle classificazioni dei porti a termini di legge;

c) sulla concessione della importazione ed esportazione temporanea e dei drawbaks, sulle tare e sulle tasse interne di fabricazione;

d) sull'azione del Governo rispetto alle Esposizioni industriali nazionali ed internazionali.

Inoltre fa studi e proposte sui provvedimenti e sui mezzi più efficaci per sviluppare le relazioni commerciali coll'estero, ed agevolare quelle all'interno.

Art. 2.

Il Consiglio superiore del commercio è composto oltre che del ministro e del sottosegretario di Stato:

a) di dieci consiglieri nominati per decreto Reale, che non siano funzionari dello Stato, di riconosciuta competenza in materia di commercio;

b) di quattro consiglieri designati dalle Camere di commercio;

c) di due consiglieri designati dalle associazioni agrarie;

d) di due consiglieri designati dalle associazioni industriali;

e) di due consiglieri designati dalle associazioni commerciali.

I componenti di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*), sono nominati con decreto del ministro di agricoltura, industria e commercio.

Art. 3.

Fanno parte di diritto del Consiglio superiore del commercio:

a, b, c, d) i capi dei servizi dell'agricoltura, dell'industria e del commercio e del credito e della previdenza presso il Ministero dell'agricoltura, dell'industria e del commercio;

e, f) il direttore generale e il vice direttore generale delle gabelle;

g) il direttore generale del tesoro;

h) il segretario generale del Ministero degli esteri;

i) il capo del servizio VIII (servizio commerciale) delle ferrovie dello Stato;

l) il direttore generale della marina mercantile;

m) un rappresentante del Ministero delle colonie designato in ogni sessione dal ministro delle colonie.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio è presidente del Consiglio superiore del commercio. Quando egli non intervenga alle sedute la presidenza è assunta dal sottosegretario di Stato.

Il vice presidente del Consiglio è nominato dal ministro di agricoltura, industria e commercio.

Art. 4.

Agli effetti dell'art. 2 lettera *b*) del presente decreto, le Camere di commercio sono invitate dal ministro di agricoltura, industria e commercio a procedere, entro un termine assegnato, alle elezioni delle persone indicate in detto articolo. Ogni Camera può eleggere anche persone che siano consiglieri di altre Camere e commercianti residenti fuori del proprio distretto camerale.

Delle elezioni delle Camere non si tien conto se non vi abbia preso parte almeno la metà più uno dei consiglieri ad essa assegnati, in adunanza plenaria, secondo le norme stabilite dai rispettivi regolamenti.

Art. 5.

Per gli effetti dell'art. 2 il ministro di agricoltura, industria e commercio forma e rivede ogni biennio un elenco delle Associazioni commerciali, industriali o agrarie che intende chiamare ad eleggere i rispettivi rappresentanti.

Art. 6.

Entro tre giorni dalle avvenute elezioni, le Camere di commercio e le associazioni che ne hanno avuto invito devono inviare, in piego raccomandato, al Ministero di agricoltura, industria e commercio il risultato delle medesime, con le relative schede e copia autentica del processo verbale delle eseguite elezioni.

I voti ottenuti a norma dei rispettivi statuti in ciascuna Camera e da ciascuna Associazione sono computati per un voto solo. S'intendono elette le persone che hanno avuta la maggioranza dei voti, ed in caso di parità di voti il più anziano di età.

Art. 7.

Per la prima costituzione del Consiglio superiore del commercio lo spoglio ed il computo dei voti agli effetti della designazione di cui all'art. 2 lett. *b* e *c*, sarà eseguito da una speciale Commissione composta del sottosegretario di Stato e di due funzionari del Ministero. Allo spoglio ed al computo dei voti per le elezioni successive provvede il Comitato permanente sotto la presidenza del sottosegretario di Stato, o in sua assenza dal vicepresidente del Consiglio.

Art. 8.

I componenti il Consiglio superiore del commercio, rimangono in ufficio quattro anni, si rinnovano per metà ogni biennio e possono essere confermati.

Il ministro di agricoltura, industria e commercio può invitare, volta per volta, ad intervenire alle adunanze del Consiglio, con voto consultivo, persone specialmente competenti negli argomenti iscritti all'ordine del giorno. Quando si trattino questioni che interessano altre Amministrazioni pubbliche, il ministro di agricoltura, industria e commercio può invitare il ministro competente a farsi rappresentare da un proprio delegato con voto consultivo.

Art. 9.

Al termine del primo biennio decadono, designati mediante sorteggio, cinque consiglieri di nomina governativa e cinque altri consiglieri, rispettivamente sorteggiati fra i rappresentanti delle Camere di commercio e delle associazioni agrarie, industriali e commerciali.

Art. 10.

Il Consiglio si riunisce in sessione ordinaria almeno una volta l'anno: in sessione straordinaria, ogni volta che il ministro lo reputi opportuno.

L'ufficio di segretario è affidato ad un funzionario del Ministero del servizio del commercio, e di grado non inferiore a quello di capo sezione.

Art. 11.

Il Consiglio superiore del commercio è convocato dal Ministro di agricoltura, industria e commercio che stabilisce l'ordine del giorno degli argomenti da trattare.

Le adunanze del Consiglio sono valide quando intervenga la metà dei componenti di esso.

Qualora in prima convocazione non si raggiunga il numero legale, il ministro d'agricoltura, industria e commercio riunisce il Consiglio in seconda convocazione alla distanza di almeno 48 ore dalla prima. In seconda convocazione l'adunanza è valida qualunque sia il numero degli intervenuti.

Il Consiglio delibera a maggioranza di voti. In caso di parità di voti, prevale il voto del presidente.

Qualora trattisi di votazione a scrutinio segreto, in caso di parità di voti, la proposta s'intende respinta.

Art. 12.

I consiglieri hanno facoltà di presentare al Ministero d'agricoltura, industria a commercio gli argomenti che desiderano sottoporre all'esame del Consiglio.

Art. 13.

Presso il Consiglio superiore del commercio è costituito un Comitato permanente, composto di nove consiglieri, compresi il vice presidente e il capo dei servizi del commercio, i quali di diritto fanno parte del Comitato.

Degli altri sette membri, tre saranno scelti dal ministro fra quelli nominati con R. decreto o fra i funzionari di cui all'art. 3, e quattro tra quelli rispettivamente designati dalle Camere di commercio e dalle Associazioni industriali, commerciali e agrarie.

I componenti del Comitato permanente durano in carica sino a quando fanno parte del Consiglio superiore del commercio. Ove ne decadano, devono essere subito surrogati.

Il vice presidente del Consiglio è di diritto presidente del Comitato permanente.

Il segretario del Consiglio superiore del commercio è anche segretario del Comitato permanente.

Art. 14.

Il Comitato permanente dà il suo parere sugli argomenti che sarebbero di competenza del Consiglio superiore del commercio, quando ciò sia richiesto dall'urgenza del provvedimento, e in tutti i casi nei quali altre attribuzioni gli siano demandate dal Consiglio o dal ministro.

Le adunanze del Comitato permanente sono regolate dalle disposizioni stabilite per le adunanze del Consiglio superiore del Commercio.

Art 15.

Ai componenti il Consiglio superiore del commercio è assegnata una medaglia di presenza di lire quindici per ogni adunanza del Consiglio o del Comitato alla

quale intervengano. Quelli che non risiedono in Roma hanno inoltre diritto al rimborso delle spese di viaggio in prima classe e ad una indennità di lire quindici al giorno per la durata della sessione, computati i giorni impiegati nel viaggio e fatta deduzione dei giorni nei quali il consigliere sia stato assente dall'adunanza. Si considerano come residenti in Roma coloro che, durante la sessione del Consiglio, devono per ragioni di altro loro pubblico ufficio, trovarsi a Roma.

Art. 16.

I consiglieri che non intervengano alle adunanze durante una intera sessione sono considerati dimissionari.

Art. 17.

Alla data della pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, decadono dall'ufficio tutti gli attuali componenti il Consiglio dell'industria e del commercio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 gennaio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — NITTI.

Visto, *Il guardasigilli*: FINOCCHIARO-APRILE.

La raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene in sunto i seguenti RR. decreti:

N. 123

Regio Decreto 6 febbraio 1913, col quale, sulla proposta del ministro dell'interno, vengono trasformati a favore dell'orfanotrofio amministrato dall'arciconfraternita di Maria SS. del Carmine di Bari i lasciti di culto Gattagrisi e De Bari dipendenti dalla stessa arciconfraternita.

N. 124

Regio Decreto 2 febbraio 1913, col quale, sulla proposta del ministro dell'interno, il pio lascito Taddei, amministrato dalla Congregazione di carità di Tivoli, già avente per fine di mantenere una educanda nel locale monastero di Santa Maria degli Angioli, è invertito allo scopo di distribuire ogni tre anni una borsa di studio a giovani povere tiburtine ed è approvato lo statuto organico del lascito così trasformato.

Relazione di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, a S. M. il Re, in udienza del 2 febbraio 1913, sul decreto che scioglie il Consiglio comunale di Borbona (Aquila).

SIRE!

Da tempo l'Amministrazione comunale di Borbona versa in condizioni anormali, che recano grave pregiudizio agli interessi della pubblica azienda, in dipendenza specialmente del disordine della finanza e della contabilità.

Nonostante il lavoro di due speciali Commissioni comunali per la dimissione delle passività degli scorsi esercizi, restano tuttora da sistemare numerose partite di contabilità, in relazione ad impegni assunti e ad erogazioni disposte senza l'osservanza delle forme di legge ed anche mediante buoni provvisori.

Da parecchi anni non si eseguono verificazioni ordinarie, nè straordinarie, di cassa, nè si compilano verbali di chiusura d'esercizio.

Dal 1902 l'ufficio municipale è rimasto privo della direzione del segretario comunale effettivo, servendosi anche ora, in via provvisoria, dell'opera di chi si reca nel Comune due volte la settimana.

In vista dell'abbandono degli uffici e dei servizi pubblici, i consiglieri dell'opposizione, in numero di sette, sui quindici assegnati, hanno, con atto del 16 dicembre scorso, presentato le dimissioni dalla carica.

In tali condizioni di cose le elezioni suppletive per la sostituzione dei dimissionari non avrebbero efficacia di ristabilire il regolare funzionamento della pubblica azienda.

La dimissione delle passività, l'assetto della finanza, la sistemazione delle contabilità, il riordinamento degli uffici, la soluzione delle questioni relative al completamento dell'acquedotto e dell'ufficio scolastico e al funzionamento dell'asilo d'infanzia, la definizione delle controversie, nelle quali è interessato il Comune, rendono invece indispensabile, come ha ritenuto altresì il Consiglio di Stato col parere del 31 gennaio scorso, l'opera di persona estranea, la quale, nel porre riparo agli abusi e agl'inconvenienti, rilevati anche da una recente inchiesta, accerti le responsabilità delle Amministrazioni succedutesi nel governo del Comune.

Mi onoro per tali motivi di sottoporre all'augusta firma della Maestà Vostra lo schema di decreto che scioglie quel Consiglio comunale.

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Visti gli articoli 316 e 317 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto 21 maggio 1908, n. 269;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Borbona, in provincia di Aquila, è sciolto.

Art. 2.

Il signor dott. Mario Caccialupi-Olivieri è nominato commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge.

Il Nostro ministro predetto è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 2 febbraio 1913.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

MINISTERO DELLA GUERRA

Ricompense.

Al valor militare.

Con R. decreto del 23 gennaio 1913:

Medaglia di bronzo.

Guspini Giovanni, da Santu Lussurgiu (Cagliari), brigadiere legione carabinieri Bari, n. 1776-15 matricola, in occasione dell'incendio della polveriera di Buffoluto della R. marina, si recava immediatamente sul posto, e penetrando coraggiosamente nel recinto di essa, mentre ancora si verificavano esplosioni, prendeva, con l'altrui aiuto, le misure opportune per evitare il propagarsi dell'incendio ad altri depositi vicini. — Taranto, 7 agosto 1911.

Encomio solenne.

Con determinazione Ministeriale del 23 gennaio 1913:

Carducci Artemisio, da Taranto, caporale 4 artiglieria fortezza (costa), n. 12103-78 matricola, in occasione dell'incendio della polveriera di Buffoluto della R. marina, egli, pur essendosi reso conto del grave pericolo che coi suoi dipendenti correva, dando prova di grande sangue freddo continuò tuttavia a compiere - quale capo posto - il proprio dovere. — Taranto, 7 agosto 1911.

Mezzina Ciro, da Sansevero (Foggia), soldato 4 artiglieria fortezza (costa), n. 28137 matricola, nella predetta circostanza, di sentinella alla polveriera, dimostrò calma ed ammirevole contegno, fermo restando al proprio posto e facendo i prescritti segnali d'allarme. — Taranto, 7 agosto 1911.

Bonito Antonio, da Cerignola (Foggia) soldato 4 artiglieria fortezza (costa), n. 28036-4 matricola — Silvestri Vincenzo, da Spinazzola (Bari), soldato 4 artiglieria fortezza (costa), n. 29146-66 matricola, nella predetta circostanza, con calma e coraggio coadiuvarono efficacemente il capo posto nel prendere i provvedimenti necessari per la sicurezza della polveriera, alla cui custodia trovavansi comandati. — Taranto, 7 agosto 1911.

Disposizioni nel personale dipendente:

UFFICIALI IN CONGEDO.

Con R. decreto del 30 gennaio 1913:

I seguenti ufficiali in posizione ausiliaria sono promossi al grado superiore:

Corpo veterinario militare.

Maggiore veterinario promosso tenente colonnello veterinario:
Tursini cav. Candido.

Tenente veterinario promosso capitano veterinario:
AnnunziataMichele.

Con R. decreto del 9 febbraio 1913:

Rossi cav. Antonio, maggiore fanteria, promosso tenente colonnello con anzianità 3 ottobre 1912.

Ufficiali di complemento.

Con R. decreto del 2 gennaio 1913:

Laquidara Giuseppe, sottotenente fanteria, dispensato da ogni eventuale servizio militare per infermità non dipendenti da cause di servizio.

Sarri Costantino, id. id. — De Leo Giuseppe, id. id., accettata la volontaria rinunzia al grado.

Con R. decreto del 5 gennaio 1913:

Segre Arturo, sottotenente fanteria, accettata la volontaria rinunzia al grado.

Memmo Guido, id. id. — D'Agostino Arturo, id. id. — Greco Achille, id. id., incorsi nella perdita del grado a termini dell'art. 17, lettera c) della legge 18 luglio 1912, n. 806.

Con R. decreto del 12 gennaio 1913:

Liotta Attilio, tenente artiglieria — Ferruta Giulio, sottotenente id., dispensati da ogni eventuale servizio militare per infermità non dipendenti da cause di servizio.

Con R. decreto del 30 gennaio 1913:

Fortina Roberto, tenente cavalleria — Levi Giulio, id. artiglieria, promossi capitani.

Con Regio decreto del 9 febbraio 1913:

Passigli Alessandro, sergente allievo ufficiale, nominato sottotenente di complemento di fanteria.

I seguenti sergenti sono nominati sottotenenti di complemento di fanteria:

Provenienti dagli allievi ufficiali:

Giamello Sergio — Visconti Prasca Lodovico — Loffredo Primo — Melis Mario — Segrè Gino — Gaffoglio Modesto — Solinas Renato — Guerrieri Filippo — Bocca Magno — Santoro Felice — Sbarra Mario — Barsotti Ugo — Fenucci Silvio — Mastrodicasa Berlino — Augugliaro Natale — Falorsi Carlo.

Proveniente dai volontari di un anno:

Perret Francesco.

Ufficiali di milizia territoriale.

Con R. decreto del 2 gennaio 1913:

Bollati di Saint Pierre Giulio — Tanzi Mira Gaudenzio, accettata la volontaria rinunzia al grado.

Con R. decreto del 5 gennaio 1913:

Calautti Michele, capitano fanteria, incorso nella perdita del grado a termini dell'art. 71, lettera c, della legge 18 luglio 1912, numero 806, sullo stato degli ufficiali.

Con R. decreto del 30 gennaio 1913:

I seguenti ufficiali di milizia territoriale sono promossi al grado superiore:

Arma d'artiglieria.

Tenenti promossi capitani:

Brocadello Efisio — Messana Ludovico — Mazzuoli Vincenzo — Degli Azzoni Avogadro conte Azzo — Luhatti Giacomo — Stefanelli Giovanni — Mohrhoff Giuseppe — Albieri Carlo — Masetti Antonio — Antimi-Clari Alfredo — Belloli Andrea — Vitale Lelio

Arma del genio.

Tenenti promossi capitani:

Perez Salvatore — Barigazzi Giuseppe.

Corpo sanitario militare.

Tenenti medici promossi capitani medici:

Salvagnini Ferruccio — Mazzanti Pietro — Sorace Rocco — Sambon Luigi — Sangiorgi Gaetano — Tresca Ettore — Giliberti Giuseppe — Patrini Paolo Ezio — Giaculli Francesco — Borzellino Giuseppe — Cirillo Giovanni — Assumma Ignazio — Giannone Raffaele — Elia Antonio — Fisichella Vincenzo — Ciancio Filippo — Ughetto Antonio — Bertelli Giacomo — Lucerni Ugo — Coiro Rocco — Schirru Carlo — Molezzi Giov. Battista — Orlandi Edmondo — Nola Giuseppe — Pelissetti Efisio — Faraone Luciano — Giaquinto Salvatore — Pinna Arturo — Torina Nicolò.

Fabris cav. Francesco — Palombi Ermanno — Polidori Giovanni — Mandragora Domenico — Chiaia Francesco — Sabetta Matteo — Caldarera Giuseppe — Randaccio Vittorio — De Andreis Rodolfo — Trigila Giuseppe — Mengaroni Arnaldo — Speranza Bianco — Barletta Clemente.

(Continua).

Amministrazione della Cassa depositi e prestiti e degli Istituti di previdenza

DIREZIONE GENERALE DELLA CASSA DEPOSITI E PRESTITI

Sezione autonoma di credito comunale e provinciale

(Legge 24 aprile 1898, n. 132, e decreto-legge 11 luglio 1904, n. 337).

***ELENCO** dei titoli rappresentanti cartelle speciali 3.75 010 di **credito** comunale e provinciale, relativi al prestito di lire **152,582.000** concesso al comune di Roma col decreto-legge 11 luglio 1904, n. 337, stati sorteggiati nell'estrazione seguita in **Roma** nei giorni 10 e 11 febbraio 1913. — (La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1913).*

TITOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.

NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo
1	45	36	5480	71	12341	106	18493
2	140	37	5540	72	12706	107	18553
3	239	38	6081	73	12799	108	18603
4	257	39	6236	74	12999	109	18304
5	456	40	6362	75	13064	110	19378
6	572	41	6509	76	13131	111	19494
7	690	42	6762	77	13183	112	19903
8	810	43	6999	78	13217	113	20082
9	969	44	7172	79	13427	114	20163
10	1116	45	7298	80	13645	115	20555
11	1296	46	7492	81	13845	116	20616
12	1467	47	7718	82	13983	117	20631
13	1476	48	8185	83	14056	118	21003
14	1480	49	8285	84	14183	119	21033
15	1932	50	8940	85	14676	120	21240
16	2008	51	8935	86	14864	121	21283
[illegible]	2195	52	9679	87	14896	122	21818
[illegible]	2261	53	9787	88	14948	123	22204
[illegible]	[illegible]	54	9841	89	15028	124	22344
[illegible]	[illegible]	55	9960	90	15223	125	22444
[illegible]	[illegible]	56	10077	91	15280	126	22499
[illegible]	[illegible]	57	10099	92	15517	127	22570
[illegible]	[illegible]	58	10527	93	15730	128	22912
[illegible]	[illegible]	59	10584	94	15887	129	23178
[illegible]	[illegible]	60	10588	95	16211	130	23184
[illegible]	[illegible]	61	10630	96	16421	131	23257
[illegible]	[illegible]	62	11153	97	16577	132	23380
[illegible]	[illegible]	63	11224	98	16612	133	23792
[illegible]	[illegible]	64	11437	99	17068	134	23793
[illegible]	[illegible]	65	11485	100	17858	135	24377
[illegible]	[illegible]	66	11534	101	17938	136	24459
[illegible]	4780	67	11631	102	18023	137	24692
[illegible]	4953	68	12014	103	18358	138	24743
[illegible]	5089	69	12313	104	18405	139	24789
[illegible]	5444	70	12314	105	18438	140	25429

NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo
141	25596	183	30374	225	37129	267	42826
142	25600	184	30424	226	37299	268	42976
143	25791	185	30566	227	37374	269	43047
144	26016	186	30890	228	38025	270	43260
145	26256	187	31150	229	38094	271	43558
146	26499	188	31285	230	38198	272	43715
147	26535	189	31710	231	38332	273	43941
148	26828	190	31770	232	38466	274	43960
149	26969	191	31797	233	38786	275	44511
150	26981	192	31813	234	38875	276	44532
151	27048	193	32014	235	39140	277	44588
152	27562	194	32024	236	39531	278	45031
153	27648	195	32351	237	39593	279	45148
154	27659	196	32576	238	39611	280	45315
155	27782	197	32637	239	39777	281	45697
156	27870	198	32801	240	39864	282	45802
157	27906	199	33065	241	39981	283	46094
158	27983	200	33660	242	40064	284	46251
159	28078	201	33775	243	40471	285	46333
160	28150	202	34407	244	40695	286	46551
161	28261	203	34549	245	40804	287	46570
162	28401	204	34942	246	40825	288	46617
163	28421	205	35027	247	40903	289	46761
164	28435	206	350[illegible]1	248	40913	290	46878
165	28700	207	35192	249	40956	291	46951
166	28709	208	35209	250	41060	292	46955
167	28772	209	35374	251	41291	293	47076
168	28814	210	35538	252	41358	294	47112
169	29207	211	35606	253	41400	295	47126
170	29229	212	35770	254	41445	296	47639
171	29318	213	35789	255	41518	297	47682
172	29342	214	36196	256	41565	298	47863
173	29464	215	36251	257	41580	299	47944
174	29475	216	36402	258	41582	300	47977
175	29520	217	36437	259	41645	301	47986
176	29668	218	36502	260	41929	302	48022
177	29846	219	36575	261	41979	303	48132
178	29867	220	36746	262	42108	304	48204
179	29980	221	36805	263	42473	305	48486
180	30016	222	36869	264	42534	306	48554
181	30035	223	36922	265	42573	307	48869
182	30314	224	36953	266	42692	308	48950

NUMERO		NUMERO		NUMERO		NUMERO		NUMERO		NUMERO		NUMERO		NUMERO	
progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
309	49820	351	56465	393	64937	435	73451	477	80014	519	87466	561	93988	603	99526
310	50458	352	56539	394	65005	436	73577	478	80017	520	87551	562	94064	604	99609
311	50584	353	56593	395	65054	437	73682	479	80459	521	87595	563	94259	605	99677
312	50627	354	56665	396	65293	438	73799	480	80922	522	87700	564	94308	606	99707
313	50713	355	56934	397	65494	439	74173	481	81022	523	87758	565	94356	607	99821
314	51038	356	57462	398	65700	440	74330	482	81051	524	87909	566	94644	608	99945
315	51200	357	57556	399	65859	441	74394	483	81217	525	87928	567	94666	609	99969
316	51327	358	57512	400	66037	442	74449	484	81684	526	88166	568	94774	610	100149
317	51656	359	57692	401	66851	443	74540	485	81768	527	88328	569	94798	611	100375
318	51696	360	57877	402	66853	444	74566	486	82200	528	88537	570	94835	612	100461
319	51876	361	58091	403	67064	445	74571	487	82314	529	88703	571	94980	613	100970
320	52007	362	58118	404	67288	446	75063	488	82409	530	89194	572	95016	614	101016
321	52196	363	58142	405	67305	447	75078	489	82418	531	89422	573	95302	615	101111
322	52477	364	58226	406	67687	448	75104	490	82610	532	89522	574	95367	616	101131
323	52541	365	58922	407	67921	449	75311	491	83237	533	89532	575	95466	617	101297
324	52731	366	5[illegible]843	408	68393	450	76103	492	83755	534	89637	576	95496	618	101620
325	52909	367	59868	409	68534	451	76158	493	84368	535	89736	577	95530	619	101836
326	52980	368	50937	410	68769	452	76241	494	84489	536	89794	578	95901	620	101912
327	53118	369	60160	411	68935	453	76314	495	84588	537	89946	579	96122	621	101986
328	53204	370	60493	412	69551	454	76327	496	84920	538	90027	580	96226	622	102117
329	53765	371	60696	413	69571	455	76581	497	85041	539	90333	581	96234	623	103058
330	54243	372	60747	414	69929	456	76877	498	85130	540	90409	582	96586	624	103502
331	54270	373	60995	415	70145	457	77534	499	85664	541	90675	583	96734	625	103611
332	54296	374	61071	416	70414	458	77584	500	85705	542	90911	584	96857	626	103651
333	54520	375	61149	417	70813	459	77662	501	85707	543	90939	585	97154	627	103743
334	54574	376	61233	418	70826	460	77886	502	85751	544	90983	586	97259	628	10386[illegible]
335	54623	377	61416	419	71065	461	78061	503	85815	545	90990	587	97305	629	
336	54905	378	61498	420	71289	462	78207	504	85888	546	91249	588	97353	630	
337	54953	379	61506	421	71397	463	78331	505	85915	547	91445	589	97521	63[illegible]	
338	55095	380	61766	422	71443	464	78389	506	85964	548	92276	590	97767	63[illegible]	
339	55123	381	62005	423	71460	465	78396	507	86369	549	92378	591	97835	63[illegible]	
340	55132	382	62105	424	71609	466	78418	508	86452	550	92389	592	97926	63[illegible]	
341	55150	383	62141	425	71796	467	78554	509	86551	551	92520	593	98042	63[illegible]	
342	55211	384	62285	426	71802	468	78609	510	86606	552	92600	594	98259	636	
343	55307	385	62728	427	71866	469	78738	511	86822	553	92603	595	98369	637	
344	55318	386	62912	428	72051	470	78751	512	86833	554	92767	596	98460	638	
345	55332	387	63334	429	72069	471	78900	513	86880	555	92939	597	98602	639	
346	55393	388	63717	430	72817	472	79146	514	86942	556	93347	598	98997	640	
347	55463	389	63864	431	72916	473	79343	515	86955	557	93384	599	99305	641	
348	55591	390	64059	432	72976	474	79408	516	87177	558	93404	600	99397	642	
349	55683	391	64883	433	73336	475	79693	517	87193	559	93728	601	99433	643	
350	56243	392	64936	434	73392	476	79697	518	87276	560	93944	602	99512	644	

progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
645	107239	668	111640	691	114484	714	117654
646	107274	669	111657	692	114545	715	117682
647	107283	670	111663	693	115014	716	118318
648	107526	671	111737	694	115067	717	118482
649	108451	672	112201	695	115189	718	118587
650	108476	673	112234	696	115364	719	118615
651	109033	674	112260	697	115597	720	118660
652	109240	675	112368	698	115605	721	118673
653	109396	676	112502	699	115841	722	118747
654	109474	677	112587	700	115918	723	118788
655	109529	678	112623	701	116040	724	118942
656	109798	679	112991	702	116300	725	119331
657	109900	680	113099	703	116322	726	119515
658	109985	681	113124	704	116372	727	119636
659	110245	682	113519	705	116376	728	119963
660	110322	683	113726	706	116405	729	119938
661	111116	684	113889	707	116447	730	120058
662	111159	685	114005	708	116568	731	120166
663	111408	686	114253	709	116879	732	120508
664	111449	687	114321	710	117023	733	120754
665	111467	688	114415	711	117200	734	120787
666	111489	689	114474	712	117356	—	—
667	111530	690	114477	713	117446	—	—

TITOLI DA CINQUE CARTELLE SPECIALI

progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
1	159	13	2046	25	3174	37	5289
2	581	14	2319	26	3233	38	5302
3	626	15	2495	27	3502	39	5466
4	667	16	2564	28	3583	40	5787
5	887	17	2614	29	3787	41	5803
6	1020	18	2626	30	3913	42	6119
7	1070	19	2705	31	3968	43	6601
8	1081	20	2818	32	4122	44	6824
9	1147	21	2864	33	4510	45	7098
10	1160	22	3008	34	4521	46	7162
11	1200	23	3071	35	4631	47	7204
12	1267	24	3074	36	5281	48	7453

progressivo	de titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
49	7556	76	10896	103	15429	130	19423
50	7722	77	10965	104	15454	131	19503
51	7881	78	11084	105	15565	132	19577
52	8293	79	11147	106	15775	133	19654
53	8310	80	11215	107	15927	134	19755
54	8319	81	11343	108	16009	135	20071
55	8321	82	11459	109	16289	136	20275
56	8430	83	11629	110	16304	137	20440
57	8444	84	11903	111	16368	138	20850
58	8523	85	11944	112	16556	139	20868
59	8550	86	12071	113	16714	140	20967
60	8763	87	12106	114	16734	141	21231
61	8840	88	12403	115	17084	142	21782
62	8862	89	12423	116	17257	143	22007
63	9013	90	12572	117	17397	144	22148
64	9132	91	13076	118	17431	145	22188
65	9311	92	13100	119	17918	146	23008
66	9440	93	13206	120	18054	147	23149
67	9738	94	13404	121	18397	148	23191
68	9870	95	13720	122	18955	149	23275
69	10001	96	14092	123	18979	150	23418
70	10050	97	14098	124	19062	151	23623
71	10104	98	14134	125	19063	152	23764
72	10152	99	14300	126	19150	153	24528
73	10233	100	14577	127	19254	154	24634
74	10471	101	14695	128	19282	155	24928
75	10579	102	14832	129	19288	156	25211

TITOLI DA VENTI CARTELLE SPECIALI

progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
1	17	4	651	6	975	8	1280
2	103	5	777	7	1070	9	1360
3	500						

TITOLI DA QUARANTA CARTELLE SPECIALI.

progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
1	178	2	451	3	506	4	657

Quantitativo dei titoli rappresentanti cartelle speciali 3 3/4 per cento di credito comunale e provinciale sorteggiati a tutta l'8ª estrazione (febbraio 1912) bruciati perchè rimborsati da questa Direzione generale.

Titoli unitari N. 697
» quintupli » 147
» da 20 cartelle » 10
» da 40 cartelle » 3

Dalla Direzione generale della Cassa depositi e prestiti.

Roma, 11 febbraio 1913.

Per il Direttore Generale
MOSSOLIN.

Per il Direttore Capo della Ragioneria
FRANCESCATO.

V. *per l'Ufficio di riscontro della Corte dei conti*
RAFFO.

ELENCO dei titoli rappresentanti cartelle speciali 3 3/4 per cento di credito comunale e provinciale, relativi al prestito concesso al comune di Roma, stati sorteggiati nelle precedenti estrazioni e non ancora presentati pel rimborso.

Titoli sorteggiati nell'estrazione del febbraio-marzo 1905.
(La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1905).

NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo
			TITOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.				
1	9940	2	38177	3	95876	—	—
			TITOLI DA CINQUE CARTELLE SPECIALI.				
1	10082						

Titoli sorteggiati nell'estrazione del febbraio 1906.
(La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1906)

NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo
			TITOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.				
1	9071	3	46004	5	88858	—	—
2	18708	4	56014	6	89788		
			TITOLI DA CINQUE CARTELLE SPECIALI.				
1	1573	2	3026				

Titoli sorteggiati nell'estrazione del febbraio 1907.
(La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1907).

NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo
			TOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.				
			67805				
			CARTELLE SPECIALI.				

Titoli sorteggiati nell'estrazione del febbraio 1908.
(La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1908).

NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo
			TITOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.				
1	9948	3	50210	5	67746	7	91159
2	18716	4	50287	6	88583	—	—
			TITOLI DA CINQUE CARTELLE SPECIALI.				
1	24193						

Titoli sorteggiati nell'estrazione del febbraio 1909.
(La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1909).

NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo
			TITOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.				
1	5833	5	32140	9	56487	13	69950
2	15250	6	37145	10	58308	14	70606
3	24984	7	40107	11	58414	15	80883
4	29142	8	51452	12	59000	16	80935
						17	84756
			TITOLI DA CINQUE CARTELLE SPECIALI.				
1	5872	3	12235	5	19896	—	—
2	11923	4	19651				

Titoli sorteggiati nell'estrazione del febbraio 1910.
(La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1910).

NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo	NUMERO progressivo	NUMERO del titolo
			TITOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.				
1	7068	6	54346	11	58523	16	79689
2	14780	7	56693	12	60993	17	88304
3	24976	8	56775	13	67808	18	90482
4	28462	9	57655	14	75166	19	97029
5	35095	10	58331	15	78729	20	111199
			TITOLI DA CINQUE CARTELLE SPECIALI.				
1	1391	3	9941	5	16301	7	24109
2	2215	4	11070	6	19538	—	—

Titoli sorteggiati nell'estrazione del febbraio 1911.
(La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1911).

NUMERO		NUMERO		NUMERO		NUMERO	
progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
TITOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.							
1	5663	11	56488	21	70400	31	90375
2	5953	12	56766	22	75420	32	90467
3	11855	13	57416	23	78734	33	92108
4	24974	14	58204	24	79690	34	93881
5	42954	15	59113	25	80912	35	96569
6	44803	16	61172	26	88177	36	102460
7	50756	17	61181	27	88182	37	107186
8	51430	18	67774	28	88235	38	112565
9	51612	19	70059	29	88668		
10	52212	20	70078	30	89613		
TITOLI DA CINQUE CARTELLE SPECIALI.							
1	1575	4	11924	7	19663	10	24339
2	8725	5	11986	8	22285		
3	8805	6	19397	9	23322		

Titoli sorteggiati nell'estrazione del febbraio 1912.
(La decorrenza degli interessi cessa dal 1° aprile 1912)

NUMERO		NUMERO		NUMERO		NUMERO	
progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
TITOLI DA UNA CARTELLA SPECIALE.							
1	1268	18	49755	35	80144	52	95408
2	6066	19	50325	36	80408	53	95879
3	7501	20	50758	37	82617	54	97442
4	8181	21	51331	38	83036	55	98086
5	11276	22	51419	39	87170	56	101992
6	11846	23	55921	40	88169	57	103138
7	21203	24	56424	41	88578	58	104222
8	30988	25	56796	42	89621	59	109600
9	34986	26	58282	43	89667	60	109699
10	35703	27	58347	44	89800	61	110317
11	37080	28	58378	45	89993	62	110334
12	40771	29	58424	46	90723	63	110802
13	42446	30	65746	47	91224	64	112532
14	43770	31	66558	48	91803	65	114012
15	44858	32	68888	49	92952	66	116858
16	44900	33	70329	50	93856	67	118464
17	45992	34	70503	51	93864	68	119014
						69	119027

NUMERO		NUMERO		NUMERO		NUMERO	
progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo	progressivo	del titolo
TITOLI DA CINQUE CARTELLE SPECIALI.							
1	1633	5	8949	9	14824	13	19462
2	2845	6	12215	10	14871	14	25193
3	8825	7	13018	11	16302		
4	8841	8	14360	12	17780		

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del Debito pubblico

Smarrimento di ricevuta (3ª pubblicazione).

Il signor Marsico Antonio fu Salvatore ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 30 ordinale, n. 270 di protocollo e n. 1310 di posizione, statagli rilasciata dalla Intendenza di finanza di Cosenza in data 17 gennaio 1907, in seguito alla presentazione di assegno provvisorio della annualità di L. 2,81, consolidato 5 0[0, con decorrenza dal 1° gennaio 1878.

Ai termini dell'art. 331 del vigente regolamento sul debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso, senza che siano intervenute opposizioni, sarà consegnato al signor Marsico Antonio anzidetto, il nuovo titolo proveniente dall'eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, 3 febbraio 1913.

Il direttore generale
GARBAZZI.

3° AVVISO.

La signorina Baravalle Anna-Giovanna fu Felice, nubile, domiciliata in Nizza (Francia) elettivamente presso l'avv. Emilio Hiriat (piazza della Libertà, 5) ed in Roma presso l'avv. Emidio Marconi (via Sant'Eufemia n. 11) a mezzo dell'ufficiale giudiziario Pierre Leblanc presso il tribunale civile di prima istanza di Nizza (rue Garnier, 10) ha diffidato la signora Baravalle Luisa (o Luigia) nata Pettiti, domiciliata a Nizza (Francia) rue du Rocher n. 1, a restituirle entro il termine di sei mesi dalla data della prima pubblicazione del presente avviso nella *Gazzetta ufficiale* del Regno d'Italia il certificato cons. 3,50 0[0 n. 352641 di L. 350 di rendita intestato ad essa Baravalle Anna fu Felice, minore, sotto la patria potestà della madre Pettiti Luigia fu Giuseppe.

Ai termini dell'art. 88 del regolamento generale sul Debito pubblico, approvato con R. decreto 19 febbraio 1911, n. 298;

Si notifica

che trascorso il termine di sei mesi dalla data della prima pubblicazione del presente avviso sulla *Gazzetta ufficiale* del Regno senza che siano intervenute opposizioni, il predetto certificato d'iscrizione sarà ritenuto di nessun valore e l'Amministrazione del Debito pubblico darà corso alla domanda di rinnovazione del titolo presentata dalla detta signora Baravalle Anna-Giovanna.

Roma, 30 ottobre 1912.

Il direttore generale
GARBAZZI.

Direzione generale del tesoro (Divisione portafoglio)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 28 febbraio 1913, in L. 101,95.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

Ispettorato generale del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (Divisione portafoglio).

27 febbraio 1913.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl'interessi maturati a tutt'oggi
3.50 % *netto*	98.11 03	96.36 03	97.54 94
3.50 % *netto* (1902)	97.75 83	96.00 83	97.19 74
3 % *lordo*	67.67 50	66.47 50	66.68 61

CONCORSI

IL GUARDASIGILLI

MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI

Visti gli articoli 10, 24, 25, 26 e 28 del regolamento 23 maggio 1912, n. 532;

Decreta:

Art. 1.

È aperto un concorso per titoli ed esame ad un posto di traduttore di 3ª classe nel Ministero di grazia e giustizia e dei culti per le lingue russa, polacca, boema, serbo-croata, con le norme prescritte dal R. decreto 23 maggio 1912, n. 532.

Art. 2.

Per essere ammessi al concorso, gli aspiranti, dovranno dimostrare:

1° di essere cittadini italiani;

2° di aver compiuto, alla data della pubblicazione del presente decreto, l'età di anni 21 e di non aver superato quella di anni 35

3° di aver sempre tenuto condotta regolare, esibendo all'uopo il certificato generale di penalità rilasciato dall'ufficio del casellario giudiziale, ed il certificato di buona condotta, rilasciato dal sindaco del Comune di loro residenza e debitamente legalizzato. Ambedue i detti certificati debbono essere di data non anteriore di tre mesi a quella del presente decreto;

4° di essere forniti del diploma di abilitazione all'insegnamento di una delle lingue, per le quali e aperto il concorso.

Art. 3.

Le domande di ammissione al concorso ed i titoli e documenti relativi dovranno essere trasmessi al Ministero nel termine di un mese dalla data della pubblicazione del presente decreto sul bollettino ufficiale, per mezzo del procuratore del Re del luogo di residenza, il quale le accompagnerà con le informazioni opportune sul conto di ciascun aspirante.

Art. 4.

Saranno ritenuti titoli valutabili agli effetti del concorso le pubblicazioni e gli attestati di indole accademica, didattica o letteraria, atti a dimostrare la conoscenza delle lingue, di cui all'art. 1 del presente decreto.

Quei concorrenti i quali, nella valutazione dei titoli, avranno riportato complessivamente una media di almeno 15 punti, saranno ammessi ad una prova orale.

Art. 5.

La prova orale consisterà nella lettura e nella versione in italiano di un documento scritto nelle lingue russa, polacca, boema, serba-croata.

Art. 6.

Per essere dichiarati idonei i concorrenti dovranno riportare nella prova orale una media di almeno sette punti.

Sarà dichiarato vincitore del concorso quel concorrente che avrà riportato un maggior numero di voti complessivamente, nella valutazione dei titoli e nella prova orale.

In caso di parità di punti, avrà la preferenza il concorrente che abbia prestato per maggior tempo servizio utile a pensione in una Ammistrazione dello Stato, nell'esercito o nell'armata e, a parità di condizioni o in mancanza di tali titoli di servizio, il maggiore di età.

Art. 7.

Il presente decreto sarà inserito nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 9 dicembre 1912.

Il ministro
FINOCCHIARO-APRILE.

IL GUARDASIGILLI

MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DI GRAZIA E GIUSTIZIA E DEI CULTI

Visti i decreti Ministeriali 6 luglio e 26 novembre 1912, e 9 gennaio 1913, relativi al concorso per esami ad otto posti di segretario di 4ª classe negli Economati generali dei benefizi vacanti;

Decreta:

Le prove scritte dell'esame di concorso predetto avranno luogo nei giorni 10, 11 e 12 marzo p. v.

Roma, 20 febbraio 1913.

Il ministro
FINOCCHIARO-APRILE.

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

IL MINISTRO

Veduto il regolamento generale universitario approvato col R. decreto 9 agosto 1910, n. 796;

Decreta:

È aperto il concorso per professore ordinario alla cattedra di letteratura italiana nella R. università di Bologna.

I concorrenti dovranno far pervenire a questo ministero la loro domanda in carta bollata da L. 1.22 non più tardi del 25 giugno 1913 e vi dovranno unire:

a) un'esposizione, in carta libera e in cinque copie, della loro operosità scientifica ed eventualmente didattica;

b) un elenco, in carta libera e in sei copie, dei titoli e delle pubblicazioni che presentano;

c) i loro titoli e le loro pubblicazioni; queste ultime in cinque esemplari;

Sarà consentita la presentazione di un minor numero di esemplari solo quando si tratti di lavori pubblicati da molto tempo ed esauriti in commercio;

d) il loro atto di nascita debitamente legalizzato.

Sono ammessi soltanto lavori pubblicati e fra questi dev'esservi almeno una memoria originale concernente la disciplina che è oggetto della cattedra messa a concorso.

In nessun caso saranno accettate bozze di stampa.

I concorrenti che non appartengono all'insegnamento o all'Amministrazione governativa, devono inoltre presentare il certificato penale di data non anteriore di oltre un mese a quella del presente avviso.

Non sarà tenuto conto delle domande che perverranno dopo il giorno stabilito, anche se presentate in tempo utile alle autorità scolastiche locali od agli uffici postali o ferroviari, e non saranno neppure accettate, dopo il giorno stesso, nuove pubblicazioni o parti di esse e qualsiasi altro documento.

Roma, 19 febbraio 1913.

Il ministro
CREDARO.

3

PARTE NON UFFICIALE

PARLAMENTO NAZIONALE

CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Giovedì, 27 febbraio 1913

Presidenza del Presidente MARCORA.

La seduta comincia alle 14,5.

DEL BALZO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Commemorazione.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi! Anche oggi debbo darvi un triste annunzio, quello della morte di un nostro collega Giuseppe Pellecchi, avvenuta, ieri a Pizzo di Calabria, ove erasi recato per cercare ristoro all'infermità che da qualche tempo lo tormentava.

Nato a Barletta il 10 ottobre 1850 ed entrato nell'Amministrazione della giustizia, raggiunse in breve il grado di Direttore generale, spiegandovi una attività ed una esperienza amministrative che lo resero meritevole d'essere elevato nel 1901 all'alto ufficio di Consigliere di Stato.

Resosi vacante nella precedente legislatura il collegio di Tropea in seguito alla opzione del deputato Squitti per quello di Monteleone Calabro, quegli elettori raccolsero i loro suffragi su di lui, rinnovandogli il mandato nella presente Legislatura.

E qui egli fu tosto chiamato a far parte di numerose ed importanti Commissioni, tra le quali quella concernente l'ordinamento giudiziario, in tutte portando il contributo del suo alto intelletto e della sua grande dottrina.

Chiamato nella passata Legislatura a far parte della Giunta delle elezioni, ne fu eletto segretario e dettò una relazione nella quale rifulse il suo acume giuridico, e la sua onesta coscienza di magistrato.

Sotto una modestia forse eccessiva egli celava una profonda conoscenza del nostro diritto amministrativo e la rivelò nel discorso tenuto qui il 1° marzo 1907 sul disegno di legge per l'ordinamento della giustizia amministrativa.

La infermità che lo teneva lontano da noi negli ultimi tempi gli impedì di condurre in porto una proposta di legge per una istituzione di una scuola tecnica con insegnamento commerciale in Pizzo di Calabria, prova del suo indefesso interessamento per la terra che egli rappresentava e che ne piangerà insieme a noi la immatura perdita. (Vive approvazioni!)

CHIMIRRI, manda un saluto alla memoria di Giuseppe Pellecchi, che fu onore delle Calabrie.

Ne rievoca la solida cultura giuridica, la grande bontà, l'operosità instancabile. (Approvazioni).

Propone che siano inviate le condoglianze della Camera alla famiglia di lui ed al capoluogo del suo collegio che desolati ne piangono la perdita. (Approvazioni).

SCHANZER, collega per molti anni dell'estinto nel Consiglio di Stato, si associa all'on. Presidente ed all'on. Chimirri nell'inviare un mesto e reverente saluto alla memoria dell'on. Pellecchi, del quale potè apprezzare l'alta competenza giuridica, il forte ingegno, la bontà dell'animo, l'austera virtù.

Esprime vive condoglianze alla famiglia ed al deputato Squitti che fu dell'on. Pellecchi diletto congiunto.

COLOSIMO, sottosegretario di Stato, per le colonie, in nome del Governo ma anche come rappresentante di uno dei collegi della provincia di Catanzaro, si unisce alle nobile parole pronunziate in onore del compianto deputato Pellecchi. (Approvazioni).

Si associa pure alla proposta dell'on. Chimirri.

PRESIDENTE, mette a partito tale proposta.

(È approvata).

Interrogazioni.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, dichiara all'onorevole Odorico che non si può per ora impiantare la illuminazione elettrica nella stazione ferroviaria di Spilimbego, perchè tale impianto importerebbe una spesa troppo ingente.

ODORICO, non è sodisfatto. Rileva l'importanza del traffico ferroviario che si verifica in quella stazione, e segnala la necessità di dotarla di una illuminaziane sufficente, che non faccia contrasto con quella assi viva del piazzale della stazione stessa, ed impedisca gli inconvenienti che ora con grande frenquenza avvengono.

Nota che la spesa occorrente sarebbe assai modesta, e confida che si vorrà finalmente disporla.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, rispondendo all'on. Marazzi, circa il ritardo nella concessione del sussidio per il servizio automobilistico Milano-Crema, dichiara che la domanda relativa fu presentata nel giugno scorso, che sta seguendo il suo corso e che il Ministero non trascura nulla per avviarla sollecitamente al suo esito.

MARAZZI, premette che ieri, muovendo alcune osservazioni circa l'inscrizione di questa interrogazione nell'ordine del giorno, non intese menomamente di pronunziare giudizio sfavorevole sugli impiegati della Camera, i quali con zelo attendono al loro non sempre facile lavoro nell'avvincendarsi dell'affrettato lavoro parlamentare.

Queste dichiarazioni fa in modo speciale per quanto riguarda lo estensore dei processi verbali, che con tanta solerzia adempie al suo ufficio. (Approvazioni).

Quanto alla concessione del sussidio per il servizio automobilistico Milano Crema osserva che le lungaggini burocratiche richieste sono veramente eccessive. Si meraviglia però che, pendenti tali pratiche si sia disposti a concedere al concessionario l'esercizio provvisorio, senza però accordargli in via provvisoria il relativo sussidio.

Ad ogni modo raccomanda che si provveda con la maggiore sollecitudine.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, dichiara all'onorevole Dagosto che è in corso d'istruttoria presso la Prefettura competente la formazione dell'elenco delle acque pubbliche

nella provincia di Potenza. Si tratta di un secondo elenco suppletivo, perchè il primo fu già pubblicato in precedenza.

DAGOSTO, non è soddisfatto. Osserva che un elenco completo per tutta la provincia non è stato ancora mai pubblicato, e lamenta i gravi danni di tale ritardo.

Si riserva di trattare novamente l'argomento in sede di bilancio. (Bene !)

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde all'onorevole Scano che l'anno scorso fu redatto un progetto per riparazioni al porto di Arbatax, e che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato dettero ad esso parere favorevole. Si vedrà se le condizioni del bilancio ne consentiranno la sollecita attuazione. Intanto però sono stati presi provvedimenti immediati per eseguire le più urgenti riparazioni, rese indispensabili da recenti mareggiate.

SCANO, lamenta le condizioni, in cui è lasciato quel porto, i cui lavori durano da moltissimi anni senza essere condotti mai a compimento.

Essi sono così continuamente danneggiati dall'impeto del mare, e corrono il rischio di andar distrutti prima di essere ultimati.

Invoca pertanto la pronta esecuzione di opere di riparazione e di consolidamento, che impediscano ulteriori disastrose conseguenze.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde all'onorevole Cutrufelli che tra breve andrà in vigore il regolamento della legge 1911, che assicura al personale dei *ferry boats* lo stesso trattamento del personale della navigazione di Stato.

CUTRUFELLI, deplora le condizioni fatte a quel personale, che pur presta un servizio gravosissimo. Confida che le promesse del Governo abbiano pronta attuazione.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde all'onorevole Longo che il numero dei viaggiatori non consente aumento di treni sulla linea di Foggia-Potenza; che sono in corso i progetti per l'ampliamento delle stazioni di Rionero-Atella-Ripacandida e di Barile; e che di tali progetti non mancherà di sollecitare la presentazione e l'attuazione.

LONGO, non è sodisfatto.

Proclama l'assoluta necessità di aumentare in quella linea il numero dei treni, per modo da rispondere alle aumentate esigenze del movimento dei viaggiatori e del traffico delle merci.

Deplora lo stato veramente deplorevole, in cui sono lasciati gli impianti e il materiale della linea stessa; invoca pronti ed adeguati provvedimenti.

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde all'onorevole Longo che sono stati impartiti ordini per accertare lo stato del materiale sulla linea ferroviaria Rocchetta-Gioia del Colle; e che, compatibilmente colla disponibilità del parco viaggiatori, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato cercherà di adibire migliori vetture su quella linea.

LONGO, enumera i gravi inconvenienti, che si deplorano costantemente in questa linea; accenna alle pessime condizioni delle vetture, che vi sono adoperate.

Deplora che l'Amministrazione delle ferrovie trascuri troppo le linee secondarie, e tenga in non cale le giuste esigenze delle regioni da esse attraversate.

CIMATI, sottosegretario di Stato per le finanze, risponde all'onorevole Dagosto che la ditta Boubé-Ruffolo presentò fin dal 1907 domanda per derivazione d'acqua dal fiume Agri. La pratica relativa era quasi ultimata, quando nel maggio scorso l'ingegnere Buffa presentò altra simile domanda. Il Prefetto ritenendo che questa rispondesse meglio all'interesse pubblico, ne ordinò la istruttoria.

Contro il provvedimento reclamò la ditta Boubé- Ruffolo. Il ministro in conformità alla costante giurisprudenza della Quarta Sezione del Consiglio di Stato, sospese l'istruttoria su tale domanda, la quale non potrà essere presa in esame che ove respinta quella Boubé- Ruffolo.

Ora il ministro delle finanze per questa pratica sta trattando con quello dei lavori pubblici, e tutto fa ritenere che la cosa possa essere presto definita.

DAGOSTO, ritiene che ad una soluzione della pratica potrebbe addivenirsi senza troppe complicate istruttorie.

Tale soluzione invoca sollecita e conclusiva, per modo da appagare i legittimi desideri delle popolazioni interessate, le quali anelano all'utilizzazione delle acque del fiume Agri.

CIMATI, sottosegretario di Stato per le finanze, risponde all'onorevole Buonanno che si ha intenzione di concedere ai vivandieri del regio Esercito di poter prelevare direttamente dai magazzini di deposito i generi di privativa; ma che occorrono a tale scopo speciali provvedimenti legislativi che, a tempo opportuno saranno presentati al Parlamento.

BUONANNO, prende atto e ringrazia.

GALLINI, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e dei culti, dichiara all'onorevole Mango che con decreto in corso si sta provvedendo a nominare il pretore titolare ed il cancelliere della pretura di Rotonda.

MANGO, ringrazia. Si augura che da ora innanzi non debba ripetersi, nè in quel mandamento nè in altro, della stessa regione, l'inconveniente che si è lamentato a Rotonda per oltre un anno, quello della mancanza del pretore e del cancelliere.

Si approva senza discussione il disegno di legge:

Liquidazione di debiti e crediti dell'Amministrazione postale e telegrafica verso la società già esercenti le reti ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo per trasporti di materiali telegrafici e telefonici.

Discussione del disegno di legge: Concessioni a privati del servizio di recapito (per espresso) delle corrispondenze epistolari nelle località di loro provenienza.

TURATI, non comprende l'opportunità di questo disegno di legge, mentre un'autorevole Commissione studia tutta la riforma organica dell'amministrazione postale.

Nota poi che questo disegno di legge vulnera gravemente, e senza alcuna ragione sufficiente, il concetto del servizio postale di Stato, segnando come un ritorno ai sistemi medioevali.

Affermare che lo Stato non è atto al sollecito recapito delle corrispondenze, equivale a confessare il fallimento dello Stato in materia di pubblici servizi.

La proposta non potrebbe dunque che avere scopo fiscale. Ma avverrà questo: che il servizio degli espressi sarà assunto da speculatori privati colà ove sarà redditizio, e rimarrà a carico dello Stato nella maggioranza dei casi, in cui sarà passivo.

Accenna ai numerosi inconvenienti pratici, pel pubblico, pel personale, pei controlli, inseparabili dal sistema proposto.

Spera quindi che la legge non avrà il voto favorevole della Camera.

CORNAGGIA, è favorevole alla proposta per se stessa semplicissima. Le agenzie pel recapito degli espressi potranno, senza complicazioni e senza formalità, rispondere, meglio del servizio dello Stato, alle esigenze del pubblico.

Che sia così lo dimostrano le varie agenzie, che già funzionano in varie città, come, per esempio, a Milano.

CALISSANO, ministro delle poste e dei telegrafi, difende il disegno di legge siccome quello che risponde a desideri reiteratamente da molte parti manifestati.

Assicura che la proposta non ha scopi fiscali, nè vulnera il principio del monopolio.

In effetto lo scopo della legge è soltanto quello di legalizzare ed utilizzare per il servizio postale quelle agenzie private, che già in molte città si occupano del recapito degli espressi; adempiendo questo servizio in modo più agevole, sollecito ed esatto di quello, che non possa fare l'amministrazione postale.

Nè era il caso di sopprimere queste agenzie come illegali, perchè ne avrebbe risentito danno il pubblico. Non restava quindi altra via che disciplinarle e sottoporle alla vigilanza dell'amministrazione.

Il vero è che questo servizio di recapito nelle grandi città non può essere convenientemente esercitato dall'amministrazione postale.

Ringrazia l'onorevole Cornaggia dall'appoggio dato al disegno di

legge. Accetta l'ordine del giorno presentato dalla commissione, accogliendone il concetto, ma non potendo con ciò porre fin d'ora soverchie limitazioni alle future iniziative del Governo.

Prega la Camera di passare alla discussione degli articoli. (Bene!)

CAMERA, relatore, conferma che con questo disegno di legge non si fa che legalizzare e disciplinare uno stato di fatto, che, non ostante tutte le misure proibitive, si è andato costituendo in molte delle nostre maggiori città, e che risponde ad un incostatabile bisogno specialmente del commercio.

Dimostra che, dal punto di vista giuridico, la istituzione di queste agenzie non contraddice al principio del monopolio.

Cita l'esempio di ciò, che si fa negli altri paesi.

Circa il canone, dà ragione dell'ordine del giorno della Commissione col quale si determinano i criteri, che dovranno eseguirsi nella determinazione di esso.

Ringrazia il ministro delle dichiarazioni fatte in proposito, e consente a convertire in raccomandazione l'ordine del giorno medesimo. (Benissimo!)

(Sono approvati senza discussione i due articoli del disegno di legge).

Discussione del disegno di legge: Sul personale degli operatori telegrafici.

CAMPANOZZI, è contrariato al disegno di legge.

Non crede opportuna la creazione della categoria degli operatori a cui si assegna una retribuzione che l'oratore reputa assolutamente inadeguata.

Considera poi superflua la nuova categoria di telegrafisti, notando che con essa si viene a peggiorare l'attuale carriera degli ufficiali telegrafici.

Ciò aumenterà il malcontento che già è latente fra il personale.

Afferma infine che da queto disegno di legge nessun vantaggio verrà alla categoria dei supplenti.

Quello che i supplenti invocano si è il diritto alla pensione, un compenso in caso di malattia, e una più efficace tutela contro gl eventuali abusi dei ricevitori.

Qui invece non si fa che promuoverne un certo numero a impiegati di ruolo. Ma con ciò si sposta, non si elimina l' inconveniente lamentato.

Afferma infine che il disegno di legge sarà dannoso al servizio, inquantochè perturberà grandemente il funzionamento dei grandi uffici telegrafici, ove si verranno a trovare in contatto due categorie di impiegati, che hanno interessi in contrasto.

In sostanza il disegno di legge parte da due buoni concetti, quello della cointeressenza del personale e quello della sua istruzione professionale. Ma l'uno e l'altro principio sono stati nella pratica applicazione stranamente falsati.

Quindi è che l'oratore prega il ministro di rinviare per nuovi e maggiori studi il disegno di legge. (Approvazioni all'estrema sinistra).

TURATI, si duole che l'onorevole Campanozzi non abbia proposta la sospensiva su questo disegno di legge, poichè condivide pienamente le idee da lui svolte intorno ad esso.

Il disegno di legge rappresenta un peggioramento della carriera garentita dagli organici vigenti ad alcune categorie di impiegati telegrafici.

Non solo, ma stabilisce che le nuove carriere siano disciplinate da future disposizioni regolamentari; il che sembra all'oratore contrario alle norme costituzionali.

Vorrebbe perciò che il Ministro consentisse ad un differimento, anche breve, del disegno di legge, per dar modo almeno alla Camera di prendere una più perfetta cognizione del disegno di legge stesso.

CALISSANO, ministro delle poste e dei telegrafi, avverte che il disegno di legge non merita le aspre censure, che gli sono state mosse dai deputati Campanozzi e Turati.

Presentemente l'alunno telegrafico è in condizione di rendere utile servizio alle macchine soltanto dopo dieci o dodici mesi. Di qui la lentezza nella spedizione dei telegrammi e la scorrezione nella trascrizione dei medesimi.

Si è pensato di ridurre di 750 i posti di ufficiale e di ammettere a questi posti, pei sette decimi di essi, con diritto di preferenza gli attuali supplenti.

Costoro non dovranno presentare titoli, ma dovranno aver frequentato un corso accelerato di cinque mesi in una delle quattordici scuole professionali, che si istituiscono con questo disegno di legge. L'esame, poi, cui dovranno sottostare, avrà carattere essenzialmente pratico.

Questi operatori telegrafisti sono pagati subito e possono guadagnare lire 3,50 al giorno. Dopo una media di due anni diventano telegrafisti; e se hanno la licenza tecnica o ginnasiale, possono entrare nel quadro degli ufficiali telegrafici. Le donne possono passare nel novero delle ausiliare.

In breve tempo si potranno avere in tal guisa degli operatori veramente provetti.

Così chiarito il disegno di legge, la Camera si convincerà come esso giovi al pubblico servizio, senza alcun pregiudizio dei legittimi interessi degli impiegati, e con reale vantaggio della classe dei supplenti a cui si apre un po' di carriera.

Aggiunge che nel disegno di legge si provvede anche a sussidiare gli istituti privati, che impartiscano l'insegnamento della telegrafia.

Dichiara, poi, che alla sorte dei supplenti ha provveduto anche con disposizioni nuove pei consorsi alle ricevitorie.

Quanto alle agitazioni del personale per questo e per altri provvedimenti, esprime la fiducia che la parte migliore del personale saprà respingere tali agitazioni, create da pochi interessati; ed avverte che in ogni modo si opporrà ad esse il buon senso del pubblico e la fermezza del Governo e del Parlamento. (Vive approvazioni — Congratulazioni).

AGUGLIA, relatore, si associa pienamente alle dichiarazioni del ministro, ed aggiunge solo che la Giunta ha approvato all'unanità il disegno di legge, che ora raccomanda al suffragio della Camera. (Approvazioni).

(Si approvano senza discussione gli articoli del disegno di legge).

Si approvano senza discussione i seguenti disegni di legge:

Modificazioni ed aggiunte alla legge 9 luglio 1908, n. 420, ed alla legge 6 luglio 1911, n. 677, riguardanti la costruzione di linee urbane e di determinate reti urbane (1302).

Sistemazione completa delle reti telefoniche interurbane esercitate dallo Stato (1300).

Discussione del Bilancio delle poste e dei telegrafi.

CAVAGNARI, notando che quest'anno procede assai sollecita la discussione dei bilanci, augura che quello dei lavori pubblici non abbia a discutersi prima della presentazione della relazione dell'inchiesta sul palazzo di giustizia, per potere così tenere opportuno conto in quella sede dei resultati di essa.

Venendo al presente bilancio, ricorda che la Camera ha ripetutamente invocato il miglioramento dei servizi postali, telegrafici e telefonici, e loda il ministro per averlo efficacemente avviato, specie col disegno di legge testè approvato per la sistemazione completa delle reti telefoniche urbane esercitate dallo Stato.

Si tratta di servizi di spiccata importanza economica, che lo Stato non deve considerare come sorgenti di reddito per l'erario, ed ai quali deve destinare la maggior parte dei loro proventi perchè ne dispongano per l'estensione ed il perfezionamento degli impianti e della gestione.

Parlando del personale, ritiene che sia doveroso assicurargli eque condizioni di vita e di carriera; ma crede pure che debba mantenersene la disciplina, e che non vadano tollerati gli scioperi.

Accenna alla necessità di portare alla discussione del prossimo Congresso postale internazionale varie importanti questioni non ancora risolute, ed invita il Governo a predisporre in tempo gli studi e le proposte relative.

Si riferisce specialmente alle riduzioni di tariffa ed alle facilitazioni per le corrispondenze fra Stato e Stato; problema di cui la soluzione può ormai considerarsi matura.

Interprete poi dei sentimenti delle popolazioni che egli rappre-

senta, porge all'onorevole ministro vivissimi ringraziamenti per aver loro accordato il collegamento telefonico con la rete telefonica dello Stato, ed averle avviate così verso un più sicuro avvenire di prosperità e di progresso. (Approvazioni).

GALLENGA, raccomanda all'onorevole ministro le condizioni degli agenti postali rurali, che sono assai tristi, sia per la meschinità delle retribuzioni ad essi corrisposte, sia perchè non è riconosciuto nemmeno il diritto a pensione.

In proposito vennero più volte dati affidamenti, anche in seguito a ripetuti voti e raccomandazioni della Camera, ma finora non si è efficacemente provveduto; onde è indispensabile avvisare finalmente ad una riforma che evidenti ragioni di equità e di giustizia dimostrano improrogabile.

E' pur necessario distinguere i veri e propri procaccia dagli accollatari del servizio postale nei centri minori.

L'oratore invoca poi la iscrizione degli agenti postali rurali alla Cassa nazionale di previdenza, e ritiene che essa, benchè presenti varie difficoltà, possa venire prossimamente attuata.

Confida che l'onorevole ministro presenterà opportune proposte al riguardo, acquistando così un vero titolo di benemerenza verso una numerosa classe di lavoratori, ai quali lo Stato deve assicurare giusti compensi, specie se vuol essere coscienziosamente servito. (Approvazioni).

Votazione segreta.

BASLINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE, comunica il risultato della votazione segreta sul seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-914 (1233):

Favorevoli 226
Contrari 20

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Aguglia — Albanese — Amato Mario — Amato Stanislao — Amici Giovanni — Are — Arlotta — Arrivabene — Artom — Avellone.

Baccelli Alfredo — Baldi — Barnabei — Barzilai — Baslini — Battaglieri — Berenga — Berenini — Bergamasco — Bertarelli — Berti — Bertolini — Bettolo — Bianchini — Bissolati — Boitani — Bonomi Ivanoe — Borsarelli — Boselli — Buccelli — Buonanno — Buonini — Buonvino.

Cabrini — Calissano — Calisse — Callaini — Calleri — Camera — Campanozzi — Campi — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Carboni-Boj — Carboni Vincenzo — Carcano — Cardàni — Carmine — Cartia — Carugati — Cascino — Castellino — Cavagnari — Ceci — Celesia — Celli — Cermenati — Chiaraviglio — Chimienti — Chimirri — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Ciraolo — Codacci-Pisanelli — Colonna Di Cesarò — Colosimo — Congiu — Cornaggia — Costa-Zenoglio — Credaro — Cutrufelli.

Da Como — Dagosto — D'Alì — Daneo — Danieli — Dari — De Bellis — De Felice-Giuffrida — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — Della Porta — De Michele-Ferrantelli — De Nava Giuseppe — De Nicola — Dentice — De Seta — De Vito Roberto — Di Frasso — Di Palma — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Stefano — Di Trabia D'Oria.

Fabri — Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faustini — Fera — Ferraris Carlo — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Fraccacreta — Francica-Nava — Furnari — Fusco Alfonso — Fusinato.

Gallenga — Galli — Gallini Carlo — Gangitano — Gattorno — Gazelli — Gerini — Giaccone — Giacobone — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Goglio — Grippo — Grosso-Campana — Guglielmi — Guidone.

Incontri.

Joele.

La Lumia — Loero — Longinotti — Longo — Lucchini.

Manfredi — Mango — Marangoni — Marazzi — Marcello — Margaria — Martini — Marzotto — Masi — Masoni — Materi — Mendaia — Mezzanotte — Miari — Mirabelli Ernesto — Modica — Molina — Montresor — Montù — Morpurgo — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Negri de Salvi — Negrotto — Nitti.

Orlando Salvatore — Ottavi.

Pacetti — Padulli — Pais-Serra — Pala — Pansini — Pantano — Papadopoli — Paparo — Parodi — Pavia — Perron — Pinchia — Pipitone — Pistoja — Podestà — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Raineri — Rava — Rellini — Riccio Vincenzo — Ridola — Rizza — Rizzone — Romanin-Jacur — Romeo — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota Francesco — Rubini.

Sacchi — Samoggia — Sanjust — Santoliquido — Scano — Scellingo — Schanzer — Scorciarini-Coppola — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Spirito Francesco — Strigari — Suardi.

Talamo — Tedesco — Teso — Testasecca — Torre — Toscanelli — Toscano — Turati — Turbiglio.

Vaccaro — Valenzani — Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Venzi — Veroni — Viazzi.

Wollemborg.

Sono in congedo:

Baccelli Guido — Bacchelli — Baragiola — Benaglio — Bettoni — Bianchi Leonardo — Bianchi Vincenzo — Brandolin — Brizzolesi.

Casalegno — Caso — Casolini Antonio — Cassuto — Ciccotti — Confienti — Cotugno — Curreno.

Dell'Arenella.

Ellero.

Fusco Ludovico.

Gallina Giacinto — Ginori-Conti — Girardini — Grassi-Voces.

Larizza — Libertini Pasquale.

Magni — Marsaglia — Meda — Modestino.

Nava Ottorino — Nuvoloni.

Pellerano — Piatti — Porzio.

Queirolo.

Raggio — Rastelli — Rattone — Rienzi — Rizzetti — Ronchetti — Rondani — Rossi Cesare.

Salvia — Santamaria — Scalini — Spirito Beniamino.

Visocchi.

Sono ammalati:

Caputi — Casalini Giulio — Cicarelli — Cocco-Ortu — Croce.

De Cesare — De Tilla.

Fortunati — Frugoni.

Landucci — Lucifero.

Pini.

Romussi — Rota Attilio.

Speranza — Stoppato.

Assente per ufficio pubblico:

Alessio Giulio.

De Amicis — Di Cambiano.

Messedaglia.

Presentazione di un disegno di legge e di relazioni.

CREDARO, ministro dell'istruzione pubblica, presenta un disegno di legge per la sistemazione degli uffici della ragioneria centrale del Ministero dell'istruzione.

DE FELICE-GIUFFRIDA presenta la relazione sul disegno di legge: Risanamento della città di Catania (1295).

STRIGARI, presenta la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 20 ottobre 1912, n. 1121, che abroga il Regio decreto 26 novembre 1911, n. 1246, col quale furono appli-

differenziali e generali alle merci provenienti dalla Turchia.

Interrogazioni e interpellanze.

SALZO, segretario, ne dà lettura.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per apprendere se gli risulti che si minacci di fare l'ostruzionismo da parte di una frazione di personale delle Ferrovie dello Stato.

« Camera ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere se e quando intenda procedere alla riforma degli istituti nautici affinchè meglio corrispondano alle esigenze dei tempi.

« Galli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è quando lo Stato intenda addivenire alla esecuzione della bonifica di Piscinara, a cui è strettamente connesso il compimento dei grandi lavori di bonifica nelle Paludi Pontine dai quali le laboriose popolazioni di quella vasta regione attendono la redenzione igienica ed economica.

« Veroni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per conoscere quando presenterà il disegno di legge sul Credito agrario, pronto già da tempo e che è reclamato urgentemente dalla Sicilia e dal Mezzogiorno.

« Di Stefano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e della marina per conoscere quando sarà presentato il disegno di legge per le riforme degli istituti nautici.

« Di Stefano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di agricoltura, industria e commercio e degli esteri per sapere se intendano di aderire alle proposte del Consiglio federale svizzero per una Conferenza internazionale e per una Conferenza diplomatica intese a proibire il lavoro notturno (dalle 22 alle 5) ai ragazzi e a limitare a 10 ore la giornata di lavoro per le donne e per i giovani che non hanno oltrepassato i 18 anni di età.

« Cabrini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando sarà concesso il sussidio automobilistico Montesano-Tramutola Viggiano, che congiungendo tra loro altre linee è di grande importanza e le cause del lungo ritardo verificatosi.

« Dagosto ».

Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, circa lo stato dei lavori della strada nazionale n. 67-*bis* pel tratto Santa Cristina-Delianuova-Scido Cosoleto.

« Nunziante ».

Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per conoscere le ragioni dei concetti restrittivi a cui è ispirata la circolare ministeriale 14 ottobre 1912 circa i sussidî governativi agli asili d'infanzia.

« Nuvoloni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere se di fronte al persistente decreto della vicina Repubblica che inibisce l'introduzione ed il transito dei fiori e delle piante in Francia, non creda doveroso, nell'interesse dell'economia nazionale ed a difesa e maggiore sviluppo della nostra industria floreale, disporre sollecitamente che le Ferrovie dello Stato istituiscano treni speciali con vagoni adatti, con lettere di vetture meno complicate e con miti tariffe, per trasportare col minor costo e con la maggiore celerità possibile i fiori italiani sui mercati esteri allo oggetto di conquistarli e vincervi la concorrenza che gli stranieri ci fanno coi fiori nostri.

« Nuvoloni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere perchè il Genio militare di Milano ancora non abbia intrapresa la liquidazione dei danni causati la scorsa estate dalle esercitazioni di artiglieria e di cavalleria in territorio del comune di Ferno (Gallarate-Milano) e quando aspetti a fare questa doverosa ed onesta rilevazione e liquidazione. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Samoggia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro d'agricoltura industria e commercio, se può dare notizie sul concorso a premi fra Mutue assicurazioni contro i danni nel bestiame, concorso bandito con Regio decreto 10 Aprile 1910, n. 186, perchè da tempo e con impazienza gl'interessati ne attendono i risultati e gli insegnamenti. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Samoggia ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della marina sugl'intendimenti del Governo in ordine al conflitto fra la Società Puglia ed il suo personale navigante.

« Lembo ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio ed il ministro dei lavori pubblici per sapere se di fronte al gravissimo disagio causato dalla disoccupazione nella città di Comacchio, non credano il caso d'affrettare i lavori della progettata bonifica, mettendo fine alle lungaggini burocratiche onde fu esaurita la pazienza di quella affamata popolazione.

« Marangoni ».

Sacchi, ministro dei lavori pubblici, rispondendo subito ad una interrogazione dell'onorevole Camera, dichiara constare al Ministero che una sezione del sindacato dei ferrovieri ha diramato una circolare a parte del personale invitandolo a rallentare le operazioni di servizio.

Ciò avverrebbe come rappresaglia per non essere state accolte interamente le domande di miglioramenti presentate dai ferrovieri all'Amministrazione dello Stato nell'autunno scorso.

L'annunziato proposito di ricorrere all'ostruzionismo trova il Governo fermamente deciso ad opporsi a qualsiasi tentativo di sopraffazione o di ribellione del personale ferroviario. (Vive approvazioni).

La legge contiene severe sanzioni al riguardo: esse saranno inesorabilmente applicate. Verranno dichiarati dimissionari quegli agenti che, ascoltando criminose sobillazioni, mancassero ai loro doveri. (Vive approvazioni).

L'onorevole ministro nota d'altra parte che dopo il 1910 furono conceduti al personale miglioramenti che importano un onere annuo di trentotto milioni, comprendendo in questa cifra l'opera di previdenza che è sottoposta all'esame del Parlamento e della quale non vi è esempio nè per gli altri impiegati dello Stato nè all'estero. (Benissimo!)

Conclude affermando che il Governo qualunque cosa avvenga, farà il suo dovere. (Vivissime approvazioni).

CAMERA, come incoraggiò a suo tempo il Governo nella concessione di notevoli miglioramenti ai ferrovieri così si dichiara soddisfatto oggi della ferma dichiarazione del ministro che non permetterà mai l'indisciplina in una funzione che è essenziale alla vita stessa della Nazione. (Vive approvazioni).

La seduta termina alle 18.55.

DIARIO ESTERO

La soluzione di tutte le questioni sorte colla guerra turco-balcanica, che sono state devolute all'arbitrato delle potenze, rimane sospesa finchè perdurino le ostilità. Conviene pertanto che sia prima conchiusa la pace perchè le potenze europee possano prendere le loro deliberazioni.

Il ministro bulgaro Danew, intervistato da un redattore del *Times* di Londra se le prospettive di pace colla Turchia siano migliorate dopo il soggiorno di Hakki pascià a Londra, ha risposto:

Il Governo bulgaro finora non ebbe a notare nessun sintomo di condiscendenza da parte della Porta, ma da notizie private risulta che le trattattative di Hakki pascià a Londra avrebbero per base la nota delle grandi potenze alla Turchia.

Se realmente la Turchia accettasse come base delle trattative di pace la nota delle Potenze che consigliava tra l'altro la cessione di Adrianopoli, non si capirebbe perchè dovesse continuare tuttora la guerra. Pare invece che pure avendo fatto nuove concessioni la Turchia non intenda di recedere sul possesso di Adrianopoli.

In argomento il *Jeune Turc* di Costantinopoli scrive

Il gran visir durante una recente visita fatta agli ambasciatori di Francia e di Russia ha dichiarato che la Turchia con le sue ultime proposte è andata fino al limite estremo delle concessioni possibili.

Il gran visir avrebbe aggiunto che le potenze dovrebbero ora rivolgersi al gabinetto bulgaro per indurlo a mostrarsi meno intransigente.

***

Giusta la stampa inglese, per le informazioni raccolte nei circoli diplomatici la situazione attuale per ciò che riguarda l'Albania si compendia nel seguente dispaccio da Londra, 27:

Quantunque vi sia in prospettiva un accordo generale tra le potenze relativamente ai problemi sollevati dalla situazione delle frontiere coll'Albania non è tuttavia meno vero che la continuazione dello stato di guerra, e soprattutto la situazione militare a Scutari, rendono molto difficile lo stabilire soluzioni che abbiano un carattere definitivo.

Una volta conclusa la pace, le discussioni che hanno avuto luogo e le proposte che sono state fatte in questi ultimi tempi, discussioni e proposte che hanno già condotto a una grande *détente*, condurranno probabilmente ad una soluzione stabile in via amichevole.

Malgrado lo spirito di conciliazione e di solidarietà di cui le potenze hanno dato prova durante i loro negoziati, non si può attendersi che i vari accordi di massima relativi all'Albania possano essere trasformati in un accordo formale e definitivo prima che la situazione creata dalla continuazione della guerra sia definitiva e certa.

***

Il corrispondente della *Neue Freie Presse*, di Vienna a Sofia, ha intervistato il presidente del Consiglio bulgaro Daneff circa la situazione tra la Bulgaria e la Romania il quale gli rispose:

A Londra sir Edward Grey fece la proposta che le grandi potenze si adoperino per risolvere la vertenza bulgaro-rumena. Anche l'Italia ha il merito di aver presa l'iniziativa in questa questione pel tramite dell'ambasciatore Imperiali. La proposta di Grey fu preceduta da un accordo con l'ambasciatore Imperiali.

La nostra risposta alla proposta delle potenze era concepita nel senso che noi avremmo accettato la decisione delle potenze se la Romania avesse fatto altrettanto. Sembra che a Bucarest si sia di un altro parere.

Se la risposta della Romania fosse diversa dalla nostra, mancherebbe l'accordo e sarebbe impossibile di progredire. Siamo convinti che le potenze dopo un serio studio prenderanno una dec[...] quale avvicinerà la Romania alla Bulgaria nell'interess[...] pace durevole nei Balcani, di guisa che nessun'ombra pos[...] nere nei buoni rapporti dei due paesi.

La proposta che noi facemmo fin da principio alla Rom[...] gnificava la più grande condiscendenza possibile da par[...] nell'interesse dei rapporti di buon vicinato. Sarebbe erro[...] credere che noi possiamo rinunziare a Silistria.

***

La stampa austriaca è tuttora scissa intorno alle disposizioni date dal Governo per i disarmi alla frontiera russa.

Da Vienna, 27, in argomento si telegrafa:

Secondo la *Neue Freie Presse* non sono ancora confermate le voci che il congedamento di una grande parte dei riservisti ai confini settentrionali avverrà prossimamente. Tuttavia da fonte ufficiale viene ammessa la possibilità, anzi la verosimiglianza, di un tale avvenimento. Nei circoli diplomatici si suppone che i reciproci disarmi ai confini settentrionali cominceranno dopo la riunione degli ambasciatori, nella quale si stabilirà l'accordo, almeno nei punti principali tra l'Austria-Ungheria e la Russia.

Da fonte informata si smentisce che si possa già parlare di un giorno determinato per la conclusione delle trattative e per il principio del disarmo.

Secondo la *Reichspost* le disposizioni circa la revoca dei provvedimenti speciali militari alla frontiera della Gallizia saranno pubblicate alla fine della prossima settimana. La decisione di massima su questa questione sarebbe stata presa nella udienza di ieri l'altro del ministro degli esteri Sazonoff da parte dello Czar.

***

In questi giorni qualche giornale estero, specialmente francese, commentò la diceria, subito smentita dalla nostra stampa, che l'Italia trattasse con la Spagna per un accordo nel Mediterraneo. Ora anche da Madrid si smentisce quella diceria col seguente dispaccio in data del 27:

Il ministro degli affari esteri ha dichiarato ad alcuni giornalisti che i colloqui tra l'ambasciatore di Spagna presso il Quirinale e il ministro degli esteri italiano hanno avuto per unico oggetto di far conoscere all'Ambasciata i particolari dell'annessione della Libia da parte dell'Italia e di parlare dell'occupazione spagnuola al Marocco. Ma mai si è parlato di un'alleanza a cui è stato accennato da qualche giornale.

Navarro Reverter ha proseguito affermando formalmente che il Gabinetto non pensa ad alcuna alleanza nè coll'Italia, nè con alcun'altra nazione. Il nostro paese - ha soggiunto - si mantiene in buona amicizia con tutte le potenze, ma per il momento non crede necessario di concludere alcuna alleanza. Quanto all'avvenire nessuno può prevedere ciò che faremo.

***

Un telegramma da Washington, 27, ritorna sulla convenzione tra gli Stati Uniti e l'Italia, della quale narrammo ieri in cronaca, e dice:

Dopo il voto del Senato che ha approvato la convenzione coll'Italia, la convenzione è divenuta definitiva, mancando solo le ratifiche.

La stampa ufficiosa americana rileva l'importanza di tale convenzione non soltanto per gli italiani, ma anche per tutti gli stranieri, in base alla clausola della nazione favorita.

La colonia italiana è esultante ed è grata alla tenacia del Governo italiano che ha ottenuto completa soddisfazione dopo dieci anni.

CRONACA ITALIANA

Le LL. MM. il Re e la Regina Madre assistettero, ieri, alla conferenza tenuta, per iniziativa della R. Società geografica, sull'argomento: *La Somalia italiana*, da S. E. il senatore Giacomo De Martino, governatore del Benadir.

S. M. il Re e S. M. la Regina Madre felicitarono vivamente l'illustre conferenziere e lasciarono l'aula salutati reverentemente dallo eletto uditorio.

S. M. il Re ha ricevuto, ieri, in particolare udienza, il signor Reginaldo Harris, editore del supplemento dello *Standard* dedicato all'Italia.

Il Sovrano intrattenne a lungo il sig. Reginaldo Harris, parlando della nota pubblicazione e di altri argomenti.

Nella diplomazia. — S. E. il comm. Pansa, ambasciatore d'Italia presso S. M. l'Imperatore di Germania, si è recato ieri in carrozza di gala al palazzo reale, ove è stato ricevuto in udienza di congedo dall'Imperatore, alla presenza del segretario di Stato per gli esteri, von Jagow.

*** A Berlino, nella giornata di ieri, è giunto il nuovo ambasciatore d'Italia, S. E. il comm. Bollati.

*** Il nuovo ministro d'Italia presso la Confederazione elvetica, marchese Paolucci de' Calboli ha presentato ieri, alle 11, a Berna, le lettere credenziali al Consiglio federale, ricevuto dal presidente della Confederazione, Müller, e dal vice presidente del Consiglio federale, Hoffmann, i quali gli restituirono la visita verso mezzogiorno.

*** È giunto ad Atene il nuovo ministro d'Italia, conte Bosdari, a bordo del vapore *Derna*.

Il conte Bosdari nella prossima settimana si recherà a visitare il ministro degli affari esteri e si recherà poi a Salonicco per presentare a Re Giorgio le lettere credenziali.

La Missione argentina. — S. E. l'ambasciatore argentino Leinez, ospite di Genova, si recò ieri a visitare l'Università, ricevuto dal rettore senatore Maragliano, col quale s'intrattenne in cordiale colloquio.

Iersera l'ambasciatore con la sua signora e i membri della Missione, assisterono alla prima rappresentazione del *Lohengrin* al teatro Carlo Felice in palchi messi a loro disposizione dal sindaco dottor Grasso.

La Commissione partì stamattina per Firenze, ove si tratterrà due giorni, proseguendo quindi per Roma.

Dopo un soggiorno di tre settimane a Roma, la Missione si recherà a Napoli.

Smentita. — L'*Agenzia Stefani* comunica:

« *Londra, 27.* — È falso che l'Italia abbia negoziato colla Turchia per farsi cedere le isole di Rodi, Lero e Stampalia. Ciò che ha fatto sorgere queste voci è che i negoziati proseguono tra l'Italia e la Turchia circa la capitolizzazione della parte del Debito pubblico ottomano attribuita all'Italia in seguito alla guerra italo-turca ».

Nella Libia. — Ieri è giunto a Tripoli il 5° battaglione eritreo per sostituire il 2° battaglione.

È partita per Orfella la prima carovana italiana, la quale porta merci su 107 cammelli.

Necrologio. — Una di quelle belle, caratteristiche figure che destano intorno a sè reverenza e ammirazione affettuosa, specialmente fra i giovani ai quali dettano fra la severità della scienza e le genialità dell'arte dalle cattedre universitarie, è scomparsa: ma per rivivere nella perenne riconoscenza delle anime, nell'omaggio perenne delle menti studiose.

Ieri, nella sua abitazione in Roma, a via Lucrezio Caro, in seguito a violenta malattia polmonare, è morto il conte Angelo De Gubernatis, professore di letteratura italiana nell'Ateneo romano.

La vita dell'illustre che oggi piangiamo estinto, resta mirabile esempio di vigorosa tenacia, di amore allo studio, di sentimento per la patria gloria.

Angelo De Gubernatis nacque a Torino il 7 aprile 1840, dove appena ventenne si laureò dottore in belle lettere, dedicandosi subito all'insegnamento nel ginnasio di Chieri, ma pur proseguendo ad alti studi, specie in fatto di lingue e letterature orientali. Lasciato l'insegnamento e compiuti nuovi studi in Germania, compiè lunghi viaggi nell'India, specialmente dedicandosi alla atavica lingua sanscrita, della quale tenne cattedra fino al 1891 all'Istituto di studi superiori di Firenze.

Passato all'Università di Roma, egli, mite e buono, spirante in ogni atto della sua vita di docente tenerezza paterna, venne amato e riverito dai giovani dei quali teneva la chiave del cuore, temperava le esaltazioni, tracciava fiorita la via del dovere.

Lo studio profondo delle lingue orientali, sulle quali scrisse lavori che ebbero plauso in tutto il mondo dei dotti e restano quale testo per quanti coltivano siffatte astruse discipline, non lo sottrasse ad altre opere più geniali e di più immediata utilità, quali, ad esempio, i varî Dizionarî biografici, veri capolavori di esattezza, di serenità di giudizî, che sono l'indispensabile vade-mecum d'ogni studioso. E scrisse pure volumi d'impressioni di viaggio, tragedie, monografie di svariatissimo genere, arrivando persino nella molteplicità dei suoi lavori a produrre la sua autobiografia, nella quale colla verità spirano la modestia e la finezza, l'esempio del carattere e di quella tenacia allobroga che tante vittorie conta in ogni campo del pensiero e dell'azione.

Il nobile suo cuore sussultò negli anni delle cospirazioni e delle guerre per la patria; e la sua cattedra diventò un campo di missione fra gli studenti. L'amore della libertà e del bene umano, l'evoluzione sempre perenne del suo sommo ingegno e dell'anima sensitiva d'ogni cosa buona all'umanità lo fecero diventare apostolo di pace. E a questo nobile ideale consacrò specialmente gli ultimi anni della sua vita meravigliosamente operosa, facendo fra i giovani un'attiva propaganda, che però mai ostacolava quelle affermazioni della forza così nobilmente date dai soldati d'Italia anche in recenti occasioni consacrate alla gloria.

Il giornalismo letterario ebbe l'opera del De Gubernatis per lungo tempo.

Fondò e diresse giornali e riviste che ebbero gran voga, sempre intese ad una idealità internazionale, richiamante alla mente la *Giovine Europa* di Giuseppe Mazzini.

Ne citiamo le principali fra le molteplici pubblicazioni periodiche:

Lettura civile — L'Italia letteraria — La civiltà italiana — La Rivista orientale — La Rivista contemporanea — La Rivista europea — Natura ed Arte — La Revue internationale — Le Cronache delle civiltà elleno-latine, ecc.

Attivissimo in tutte le esplicazioni della sua pubblica vita fu membro del Congresso internazionale degli orientalisti, fondatore e presidente della Società asiatica italiana, fondatore e presidente della Società elleno-latina, presidente del XII Congresso degli orientalisti e del I Congresso latino.

A Firenze organizzò il Museo della pace, che gli fu cagione di aspre guerre, ma affermò un alto concetto umano.

Largo, sincero è il rimpianto per la scomparsa del buon vecchio, e specialmente fra i giovani dell'Ateneo romano, ai quali era perenne esempio di operosità, di amore allo studio.

Oggi l'Università venne chiusa in segno di lutto, e nel pome-

riggio ebbe luogo il trasporto in forma degnamente solenne della lagrimata salma.

Reale Società geografica. — Domenica 2 marzo, alle 4 pom. precise, nell'aula magna del Collegio Romano, il cav. Ignazio Sanfilippo, capo della Missione mineralogica Sforza-Sanfilippo nella Tripolitania, parlerà delle vicende del viaggio, illustrando la conferenza con una ricca serie di proiezioni di fotografie originali.

R. Accademia dei Lincei. — La Classe di scienze fisiche, matematiche e naturali terrà seduta il 2 marzo 1913, alle ore 15, nella residenza dell'Accademia (palazzo già Corsini, via della Lungara).

Fra i nostri soldati. — Ricorrendo ieri il primo anniversario della battaglia del Mergheb, in cui l'89° fanteria ebbe tanta gloriosa parte, nella caserma anS Benigno, a Genova, dove il reggimento è acquartierato, venne scoperta una targa di bronzo a ricordo degli eroici caduti.

Nel cortile della caserma, adorno di trofei e di bandiere nazionali, intervennero i generali Ricci e Carpi, i colonnelli dei reggimenti colà di stanza, i comandanti delle due dreadnoughts *Giulio Cesare* e *Leonardo da Vinci*, il vice prefetto, barone Oreglia di Santo Stefano, l'assessore Galliani, il presidente della Deputazione provinciale e numerose altre autorità insieme alle rappresentanze di tutti i reggimenti e corpi della guarnigione e a gran numero di ufficiali di tutte le armi.

La cerimonia ha avuto inizio alle 10 con la presentazione del giuramento delle reclute dell'89°.

Quindi il generale Ricci scoperse l'artistica targa, opera dello scultore Bassano.

Il tenente colonnello Spinola, dell'89°, pronunziò un patriottico discorso rievocando gli epici avvenimenti e dopo lui parlarono il generale Ricci e l'assessore Galliani rendendo omaggio ai caduti.

I discorsi furono applauditissimi.

Infine le truppe sfilarono dinanzi alla targa raccogliendosi poi nel cortile, dove cantarono l'inno del Mergheb.

La patriottica cerimonia ebbe termine con un brillante ricevimento nella sala del reggimento.

Nel pomeriggio vi furono feste e gare diverse tra i soldati e iersera gli ufficiali si riunirono a banchetto.

Esposizione nazionale giovanile di Belle Arti. — Iermattina, a Napoli, nella Sala Tarsia ha avuto luogo la inaugurazione ufficiale della seconda Esposizione nazionale giovanile di Belle Arti, con l'intervento di S. E. il sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica Vicini, delle autorità e delle notabilità cittadine e di numeroso e elegante pubblico, tra cui molte signore e signorine.

Parlarono applauditissimi il segretario del Comitato Pansini e il sindaco marchese Del Carretto.

Indi il sottosegretario di Stato Vicini pronunziò il discorso inaugurale, dichiarando in nome di S. M. il Re aperta l'Esposizione.

S. E. Vicini è stato vivamente applaudito.

Indi l'on. Vicini, le autorità e gli invitati procedettero alla visita della Esposizione e lungamente si intrattennero nelle varie sale regionali.

Durante la visita all'Esposizione, gli artisti espositori vennero presentati a S. E. Vicini, il quale espresse il suo compiacimento per la riuscita dell'Esposizione.

La convenzione italo-argentina. — La votazione alla quasi unanimità da parte della Camera argentina del progetto di legge che approva la convenzione sanitaria coll'Italia è stata preceduta da un'ampia discussione, durante la quale il relatore della Commissione Zeballo, vivamente applaudito, ha reso omaggio alla sapiente politica del Governo italiano.

La convenzione era stata firmata a Roma il 17 agosto 1912, dai rispettivi plenipotenziari, onorevole Rocco Santoliquido, deputato al Parlamento, già direttore generale della sanità pubblica, per l'Italia, e S. E. il sig. Epifanio Portela, ministro dell'Argentina, per la Repubblica.

Con tale atto i due Governi, ispirandosi ai principî che informano le più recenti convenzioni sanitarie e segnatamente quella conclusa a Parigi nel gennaio dello scorso anno da quasi tutti i maggiori Stati, hanno provveduto con efficaci e moderni mezzi profilattici ad impedire l'importazione nei rispettivi territori del colera, della peste e della febbre gialla, avendo, nel tempo stesso, particolare riguardo alle esigenze della navigazione, dell'emigrazione e dei traffici attivissimi fra i porti italiani ed argentini.

Nella convenzione è stabilito che le dichiarazioni fatte in forma ufficiale, al momento dell'arrivo, nei porti argentini, dai RR. commissari dell'emigrazione, faranno piena fede per quelle autorità, come piena fede faranno nei nostri porti le dichiarazioni dei funzionari sanitari argentini, e tanto negli uni che negli altri saranno dispensate da qualsiasi misura di rigore le navi, le quali, avendo a bordo un medico funzionario di Stato, abbiano, durante il viaggio, compiuto le eventuali opportune misure di profilassi.

È poi riconosciuta l'esclusiva competenza delle amministrazioni sanitarie interne di ciascuno Stato per ciò che riguarda l'organizzazione delle misure di prevenzione che debbono attuarsi nell'interno dei rispettivi territori.

È stato così reso il dovuto omaggio alla serietà di intenti ed alla perfezione ed efficacia di mezzi, ormai universalmente riconosciute, per cui si distingue il servizio sanitario italiano.

Coll'approvazione della Convenzione sanitaria, il Parlamento della Repubblica Argentina ha corrisposto alla fiducia che in esso riponeva il Governo italiano quando, avvenuta la firma della Convenzione stessa, revocava il decreto che sospendeva la nostra emigrazione verso i porti argentini.

E ciò assicura che la stessa fiducia continuerà, anche per l'avvenire, a governare i reciproci rapporti fra i due paesi, la cui amicizia è, oltre tutto, fondata su i molti gravi interessi che essi hanno in comune.

Marina mercantile. — Il *Re Vittorio* della N. G. I. è partito da Dacar per Santos.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

PARIGI, 27. — Il dott. Paul, medico legale, ha proceduto all'autopsia di Carouy. Dalle prime constatazioni risulta ch'egli è morto per intossicazione da cianuro di potassio.

PARIGI, 27. — *Corte di assise* (*Processo dei banditi tragici*). — L'udienza è ripresa alle 6,45. Callemin confessa di essere l'aggressore di Gaby con Garnier. Deboé afferma l'innocenza di Dieudonné in questa circostanza.

La Corte prende atto e si ritira per deliberare. Alle 7,55 la Corte rientra nella sala dell'udienza.

Il presidente incomincia subito la lettura dei considerando della sentenza emessa dalla Corte. La lettura termina soltanto alle 8,20; il presidente pronunzia allora le pene seguenti:

Dieudonné, Callemin, Soudy e Monnier sono condannati alla pena di morte — Benard a sei anni di carcere e cinque di interdizione di soggiorno — Belonis a quattro anni di carcere — Carouy ai lavori forzati a vita — Metgé ai lavori forzati a vita — Gauzy a diciotto mesi di carcere — Detweiller a quattro anni di carcere — Reinert ad un anno di carcere — Crozat de Fleury a cinque anni di prigione — Deboé a dieci anni di lavori forzati e dieci anni di interdizione di soggiorno — Kibaltchiche a cinque anni di prigione e cinque anni di interdizione di soggiorno — Jourdan a diciotto mesi di prigione — Poyer a cinque anni di carcere e cinque anni di interdizione di soggiorno — Carouy e Metgé inoltre sono condannati a duemila franchi di danni e interessi verso Arfeux, che si era costituito parte civile.

Non vi sono stati incidenti dopo la lettura della sentenza e la partenza degli accusati, che si sono ritirati senza una protesta.

Il pubblico, stanco per la lunga udienza, ha lasciato in fretta la Corte d'assise, prendendo d'assalto le vetture e gli automobili pubblici.

Nei corridoi Deboé e parecchi altri condannati hanno rimproverato vivamente a Callemin di non aver parlato prima e di avere lasciato condannare a morte Dieudonné, se lo sa innocente. Callemin non ha risposto, accontentandosi di alzare le spalle.

SOFIA, 27. — Il principe Ghika, ministro rumeno a Sofia, è partito per Bucarest, per conferire col suo Governo circa la vertenza bulgaro-rumena.

MADRID, 27. — Il Consiglio dei ministri, sotto la presidenza del Re, si è occupato della politica internazionale, specie della possibilità di un prossimo accordo relativo al bacino del Mediterraneo.

COPENAGHEN, 27. — I Sovrani di Danimarca sono giunti alle ore 17,50.

VIENNA, 27. — La *Wiener Allgemeine Zeitung* ha dal suo corrispondente a Belgrado:

Si apprende da fonte eccellente che il Governo serbo, d'accordo col Governo greco e montenegrino, si è deciso a mandare forze considerevoli in aiuto ai montenegrini, per intensificare l'azione contro Scutari.

Questo corpo di spedizione serbo sarà imbarcato a Salonicco e sbarcato nei tre porti di Durazzo, San Giovanni di Medua e Antivari.

Le forze militari serbe comprenderanno più di 30 mila uomini, 10 pezzi di artiglieria pesante di assedio, 24 pezzi da campagna, un corpo di truppe del genio e il necessario parco di munizioni.

Il trasporto da Salonicco ai tre porti sunnominati si effettuerà su 42-55 piroscafi greci da trasporto, che saranno accompagnati da due torpediniere greche.

COSTANTINOPOLI, 27. — Il Governo prende severe misure di precauzione per il mantenimento dell'ordine e per impedire ogni tentativo di seminare discordie e di provocare disordini.

Tali misure sono comprese in un decreto di polizia pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* e in base al quale gli impiegati di polizia vengono autorizzati a fare uso delle armi, ove fosse necessario per difendersi contro gli attacchi a loro diretti o contro altre persone, oppure per impedire la fuga dei delinquenti. Se per il mantenimento dell'ordine il corpo di polizia non fosse sufficiente, i vali delle Provincie, come a Costantinopoli il ministro dell'interno, possono, mediante un ordine scritto, domandare l'assistenza delle truppe.

È stato emanato un nuovo iradè secondo il quale la legge che proibisce agli impiegati di occuparsi di politica, deve essere strettamente eseguita.

ATENE, 27. — Il comandante della divisione del Mare Jonio ha avvertito i consoli di Corfù che il blocco delle coste dell'Epiro è esteso fino a Durazzo, esclusivamente.

L'ancoraggio di Durazzo rimane perciò libero.

L'ufficioso *Estia* smentisce che una divisione greca con artiglieria sbarcherebbe sulla costa dell'Epiro.

PARIGI, 27. — L'ex-ministro delle colonie, Lebrun, è stato eletto vice presidente della Camera con 304 voti in sostituzione di Etienne, ministro della guerra.

COSTANTINOPOLI, 27. — (Ufficiale). — Non vi è stato alcun cambiamento nella situazione militare a Bulair ed a Ciatalgia. Ieri il nemico ha bombardato debolmente Adrianopoli. Il duello di artiglieria è continuato su tutti i fronti e specialmente sul fronte est.

ATENE, 27. — Si ha da Filippiade che il cannoneggiamento continua. La resistenza dei turchi deriva dal fatto che lo sforzo di essi si concentra verso un punto convenuto della costa dell'Epiro, ove è atteso lo sbarco di una divisione greca. Si apprende che la guarnigione di Gianina sarebbe presto rinforzata sensibilmente dai resti dell'esercito di Giavid pascià che deve recarsi a Coritza con 12 cannoni e che Essad pascià concentrerebbe truppe nei dintorni di Gianina, ove sembra organizzare una nuova linea di difesa.

BUDAPEST, 27. — *Camera dei deputati*. — Il presidente conte Tisza apre la seduta. L'opposizione è assente. Il presidente dà lettura del decreto con cui il Re accetta le dimissioni del conte Giovanni Zichy da ministro del culto e dell'istruzione.

Quindi il relatore della Commissione per la riforma elettorale presenta la relazione.

Si passa alla elezione di un vice-presidente della Camera e viene eletto il deputato Carlo Szasza.

Si passa alla discussione della legge sulla giurisdizione giovanile.

BERLINO, 27. — Il Re e la Regina di Danimarca sono partiti stamane, accompagnati alla stazione dall'Imperatore e dalla principessa Eitel Federico.

I Sovrani si sono congedati nel modo più cordiale.

PARIGI, 27. — Carouy si è suicidato stamane, alle 9,40, alla *Conciergerie*.

BUENOS AIRES, 27. — Il Parlamento ha approvato a grande maggioranza il credito per l'Ambasciata straordinaria in Italia.

BELGRADO, 27. — *(Ufficiale)*. — Essendo cessata la necessità di altre operazioni di guerra, la sede del comando supremo dell'esercito viene trasferita da Uskub a Nisch.

LONDRA, 27. — La signora Pankhurst ha assunto l'impegno di non commettere alcun atto di eccitazione ad attentati prima di comparire davanti alla Corte di assise per il processo a causa dell'attentato con la dinamite fatto contro la casa di Lloyd Georges. Essa è stata messa in libertà provvisoria, dietro cauzione.

È stato necessario mettere in libertà tre suffragiste che si lasciavano morire di fame in prigione.

La signora Silvia Pankhurst e altre quattro suffragiste imprigionate che sono state nutrite a forza si dice che siano molto malate. Il sabotaggio dei terreni destinati al giuoco del golf e del tennis da parte delle suffragiste cagiona nel pubblico una irritazione maggiore di quella prodotta dal sabotaggio dei fili telefonici e delle cassette postali.

ATENE, 27. — La *Patris* annuncia che la guarnigione di Gianina è indebolita dalle diserzioni che si verificano da parte degli albanesi.

Quanto ai corpi di truppe di Giavid e di Riza pascià essi si trovano il primo a Dourova, a cinquanta chilometri da Gianina, ed il secondo a Doliana.

Secondo la *Nea Emera* è atteso lo sbarco di una divisione greca con artiglieria sulla costa dell'Epiro.

COSTANTINOPOLI, 28. — Il numero delle espulsioni indicate da un dispaccio da Atene è molto esagerato. Esso è piuttosto lieve, se si tiene conto che si trovano a Costantinopoli oltre 50.000 sudditi ellenici. Il Governo ha espulso in tutto 186 sudditi ellenici, 45 bulgari, 4 montenegrini e un serbo ed ha esiliato in Anatolia 174 greci sudditi ottomani.

Tanto tra gli esiliati quanto tra gli espulsi si trovano pregiudicati e colpevoli di delitti comuni.

COSTANTINOPOLI, 28. — È stato scoperto un complotto organizzato da Lufti bey, segretario del principe Sabah Eddine, per rovesciare il Governo giovane-turco.

Sono stati arrestati 4 ufficiali e 7 altre persone che vi sono implicate.

LONDRA, 28. — Il *Times* riceve da Sofia:

Mahmud Chefket pascià si è messo in rapporto con l'ambasciata russa a Costantinopoli con lo scopo di concludere la pace accettando di cedere Adrianopoli purchè la nuova frontiera sia tracciata da Iniada a Enes.

L'ambasciatore ha trasmesso la proposta al ministro di Russia a Sofia, il quale l'ha immediatamente comunicata al Governo bulgaro.

Si dice che il Governo insisterà nella sua risposta sulla linea di

frontiera Midia-Rodosto. Si ha la speranza di giungere ad un compromesso accettando la linea Midia-Enos.

ATENE, 28. — Le batterie turche di Bizani hanno aperto il fuoco contro i greci. Dopo alcuni colpi infruttuosi il fuoco è cessato.

Il principe Giorgio, figlio del principe ereditario, è partito per gli avamposti dell'ala sinistra dell'esercito.

COSTANTINOPOLI, 28. — Tra le persone implicate nel complotto organizzato da Lufti bey non vi è alcun uomo politico importante. Sono stati sequestrati 800 opuscoli di propaganda, prima che fossero distribuiti a Costantinopoli o spediti in Anatolia.

Sembra che l'affare non abbia grande importanza.

WASHINGTON, 28. — L'Assemblea nazionale del Nicaragua ha definitivamente approvato la convenzione che dà agli Stati Uniti il diritto esclusivo della costruzione di canali interoceanici che passino per il Nicaragua.

NOTIZIE VARIE

Importazione ed esportazione in Francia. — A Parigi si sono pubblicati i documenti statistici relativi al commercio della Francia durante l'anno 1912.

Per quanto riguarda le importazioni se ne desume che esse sono diminuite di 114 milioni di franchi. Questa diminuzione è stata sensibile specialmente sui generi d'alimentazione: 328 milioni.

La bilancia è ristabilita da un aumento di 210 milioni nella importazione delle materie necessarie all'industria e degli oggetti fabbricati. Quanto all'esportazione essa rappresenta 559 milioni più che nel 1911.

Questi aumenti si ripartiscono così: 110 milioni per i generi di alimentazione; 104 milioni per le materie necessarie all'industria e 329 milioni per oggetti fabbricati, ecc.

In totale la Francia importa per 7 miliardi e 900 milioni di franchi ed esporta per 6 miliardi e 600 milioni.

Nel 1911 la cifra delle importazioni non superò i 6 miliardi mentre quella delle esportazioni raggiunse gli 8 miliardi.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
del Regio Osservatorio del Collegio romano

27 febbraio 1913.

L'altezza della stazione è di metri	50.60
Il barometro a 0°, in millimetri e al mare	761.0
Termometro centigrado al nord	9.4
Tensione del vapore, in mm.	5.83
Umidità relativa, in centesimi	66
Vento, direzione	NE
Velocità in km.	14
Stato del cielo	coperto
Temperatura massima, nelle 24 ore	12.8
Temperatura minima, id.	3.7
Pioggia in mm.	0.4

27 febbraio 1913.

In Europa: pressione massima di 770 sulla Bulgaria, minima di 745 sulla Russia settentrionale.

In Italia nelle 24 ore: barometro disceso, fino a 7 mm. in Liguria e Toscana; temperatura aumentata; piogge sparse in Emilia, Liguria, Toscana, Puglie e Isole.

Barometro: massimo a 764 all'estremo sud, minimo a 759 in Sardegna.

Probabilità: venti moderati orientali; cielo nuvoloso, con piogge, specialmente sul versante Tirreno e isole; Tirreno mosso od agitato.

BOLLETTINO METEORICO
dell'ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 27 febbraio 1913.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA precedente massima nelle 24 ore	TEMPERATURA precedente minima nelle 24 ore
Porto Maurizio	coperto	legg. moss	10 7	8 9
Sanremo	—	—	—	—
Genova	coperto	calmo	11 2	5 1
Spezia	coperto	calmo	10 2	3 4
Cunoo	coperto	—	6 2	0 8
Torino	coperto	—	6 9	1 1
Alessandria	—	—	—	—
Novara	coperto	—	10 0	— 1 2
Domodossola	3/4 coperto	—	10 0	— 3 5
Pavia	coperto	—	9 7	— 1 7
Milano	coperto	—	8 9	— 0 2
Como	coperto	—	9 2	— 0 4
Sondrio	—	—	—	—
Bergamo	coperto	—	6 8	0 5
Brescia	nebbioso	—	7 8	— 1 1
Cremona	coperto	—	8 7	1 4
Mantova	nebbioso	—	8 0	— 3 0
Verona	coperto	—	8 6	— 1 0
Belluno	sereno	—	5 9	— 4 6
Udine	1/4 coperto	—	8 1	— 1 0
Treviso	3/4 coperto	—	8 2	— 2 5
Vicenza	1/2 coperto	—	7 8	— 1 4
Venezia	coperto	calmo	7 6	0 9
Padova	coperto	—	7 6	— 1 2
Rovigo	—	—	—	—
Piacenza	coperto	—	7 2	— 0 8
Parma	coperto	—	8 5	— 2 8
Reggio Emilia	coperto	—	8 0	— 1 0
Modena	coperto	—	8 3	1 4
Ferrara	coperto	—	8 0	— 3 4
Bologna	coperto	—	7 3	1 8
Ravenna	—	—	—	—
Forlì	coperto	—	5 4	— 1 2
Pesaro	coperto	calmo	6 7	2 0
Ancona	1/4 coperto	calmo	9 3	3 5
Urbino	3/4 coperto		6 2	— 0 1
Macerata	1/4 coperto	—	9 6	2 3
Ascoli Piceno	sereno	—	11 0	1 0
Perugia	sereno	—	7 4	1 5
Camerino	sereno	—	6 5	0 0
Lucca	3/4 coperto	—	11 2	5 5
Pisa	3/4 coperto		14 1	5 0
Livorno	coperto	calmo	11 8	6 0
Firenze	coperto	—	8 8	3 3
Arezzo	1/4 coperto	—	6 6	1 4
Siena	1/4 coperto	—	8 6	3 2
Grosseto	coperto	—	10 0	4 0
Roma	coperto	—	12 4	3 7
Teramo	sereno	—	11 5	0 2
Chieti	3/4 coperto	—	6 0	0 0
Aquila	coperto	—	6 0	— 2 9
Agnone	sereno	—	7 0	— 1 1
Foggia	3/4 coperto	—	10 0	2 0
Bari	1/4 coperto	calmo	10 0	5 2
Lecce	coperto		13 4	6 1
Caserta	coperto		13 0	7 2
Napoli	1/2 coperto	legg. mosso	11 7	7 3
Benevento	3/4 coperto	—	11 9	2 9
Avellino	1/2 coperto	—	8 6	0 7
Mileto	3/4 coperto	—	13 2	2 8
Potenza	sereno	—	7 0	0 5
Cosenza	sereno	—	11 0	1 5
Tiriolo	coperto	—	10 2	— 3 3
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	coperto	calmo	14 0	6 8
Palermo	coperto	calmo	14 6	6 0
Porto Empedocle	coperto	mosso	13 8	9 3
Caltanissetta	nebbioso	—	12 5	5 2
Messina	coperto	calmo	13 0	9 5
Catania	coperto	calmo	13 0	8 6
Siracusa	—	—	—	—
Cagliari	3/4 coperto	legg. mosso	14 2	4 0
Sassari	3/4 coperto	—	12 0	6 8

Direttore: G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate. TUMINO RAFFAELE, *gerente responsabile*